

# KAISERLEI RAHMENPLAN

FORTSCHREIBUNG

JULI 2013

## KAISERLEI RAHMENPLAN FORTSCHREIBUNG

### **Auftraggeber**

Stadt Offenbach am Main  
Amt für Stadtplanung, Verkehrs- und Baumanagement  
Bereich Stadtentwicklung und Städtebau  
Berliner Straße 60  
63065 Offenbach am Main

Stadt Frankfurt am Main  
61 Stadtplanungsamt  
Kurt-Schumacher-Str. 10  
60311 Frankfurt am Main

### **Bearbeitung Städtebau**

raumwerk  
Gesellschaft für Architektur und Stadtplanung mbH

Sonja Moers, Architektin, Stadtplanerin  
Christoph Packhieser, Dipl.-Ing.  
Yui Ohtsuka, Dipl.-Ing.  
Marieke Borkeleit, B. A.

Gutleutstr. 163-167  
60327 Frankfurt am Main  
Tel. 069. 133842-40

### **Bearbeitung Verkehr**

BPR - Beraten | Planen | Realisieren  
Dipl.-Ing. Bernd F. Künne & Partner  
Jürgen Hofmann, Dipl.-Ing.

Berneroder Straße 67  
30559 Hannover  
Tel. 0511. 860 55-0

### **Fachberatung Verkehr und Simulationen**

PTV Planung Transport Verkehr AG

Haid-und-Neu-Str. 15  
76131 Karlsruhe  
Tel. 0721. 9651-342

### **Bearbeitungszeitraum**

September 2012 – April 2013

### **Datum der Drucklegung**

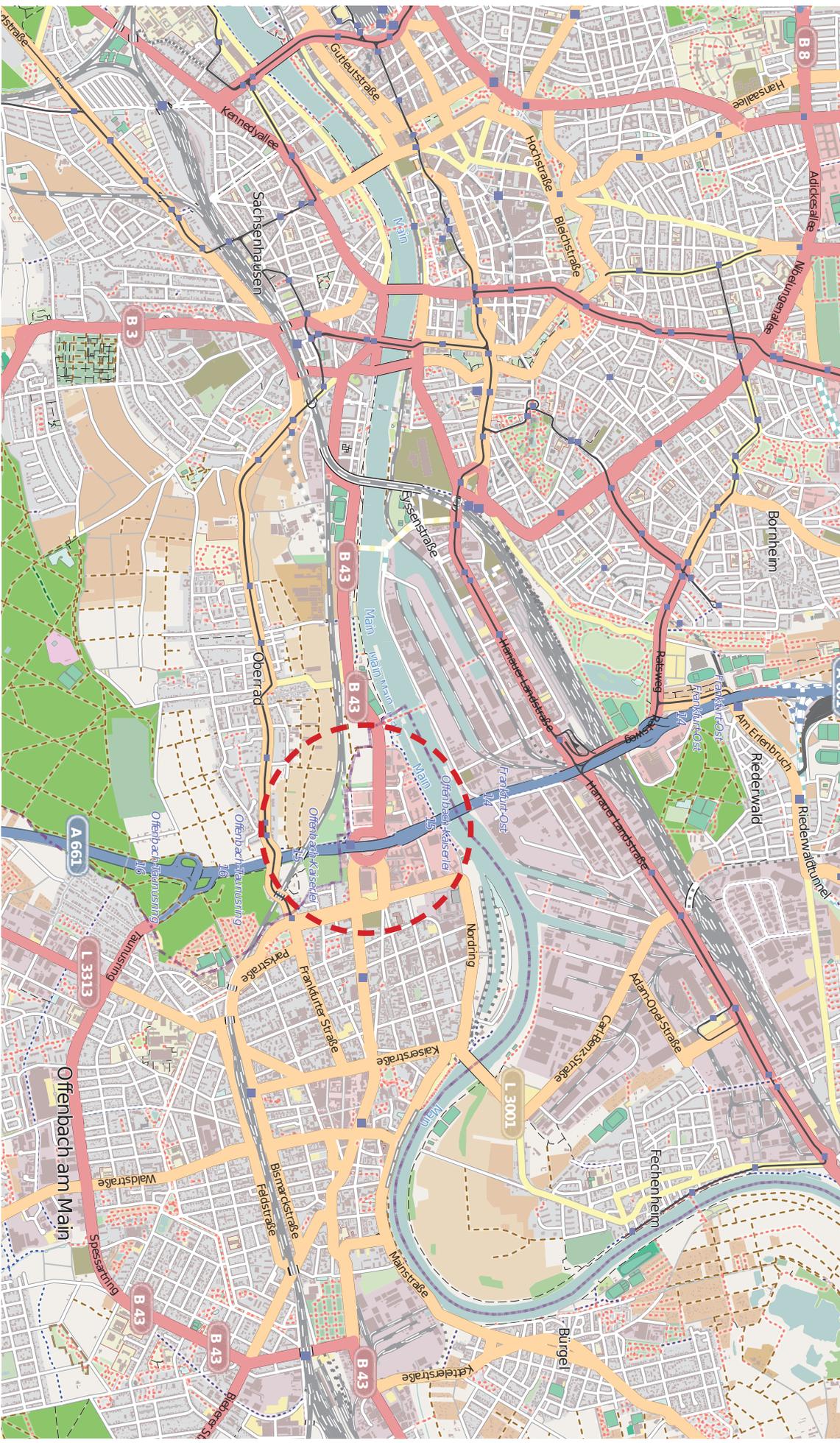
8. Juli 2013

### **Originalgröße des Dokumentes**

DIN A3 – 420mm (B) x 297mm (H)

# Inhalt

1. Anlass und Zweck der Fortschreibung	5
2. Der Kaiserlei – Verkehrsknotenpunkt und Dienstleistungszentrum	7
3. Städtebauliche Zielsetzungen des bisherigen Rahmenplans	9
4. Planungsgrundlagen	11
5. Bestandsanalyse	14
6. Verkehrskonzept	16
7. Funktionales Konzept	17
8. Städtebauliches Konzept	19
9. Erweiterter Betrachtungsraum	29
10. Erschließung	32
11. Standortuntersuchung Multifunktionshalle	35
12. Städtebauliche Kennzahlen	39
13. Zusammenfassung	45



## 1. Anlass und Zweck der Fortschreibung

Die Städte Frankfurt und Offenbach haben in den 1990er Jahren begonnen, im Kaiserlei-Gebiet einen gemeinsamen, neuen Stadtteil zu entwickeln. Entlang der Strahlenbergerstraße sollte ein vielfältiges Gebiet mit einer Mischung aus gewerblichen Baulflächen des tertiaryen Sektors und Wohnen entwickelt werden. Ein wesentlicher Bestandteil der Planung war und ist die Auflösung des Kaiserleikreisels, der Umbau der Anschlussstelle an die Autobahn BAB 6/1 und die Errichtung eines Hochhausquartiers als städtebauliche Dominante. Für den Umbau der Anschlussstelle wurde mit einem Planfeststellungsbeschluss bereits Baurecht erlangt.

Auf Grundlage eines städtebaulichen Wettbewerbs wurde im Jahr 1996 vom Büro Architekten ABS Frankfurt ein städtebaulicher Rahmenplan erarbeitet. Dieser definierte einen Orientierungsrahmen für die künftige Entwicklung des Kaiserlei-Quartiers. Die im Rahmen des **LNKS** Lage des Stadtteils Kaiserlei im Kontext der Städte Frankfurt am Main und Offenbach am Main (Abb. 1) ([www.openstraeße.de/map](http://www.openstraeße.de/map), veröffentlicht unter CC-BY-SA 3.0) **oben** Blick über das Offenbacher Stadtgebiet in Richtung Frankfurt (Abb. 2)



Bebauungsplans Nr. 609 auf Offenbacher Gemarkung entstandene Bebauung aus Alpha-Haus, Hyundai-Europazentrale und Brüsseler Platz bildet dem ersten Baustein bei der Umsetzung dieser städtebaulichen Vision.

Eine Entwicklungsmaßnahme eines solchen Umrangs ist im Verlaufe der Umsetzung unterschiedlichsten Einflussfaktoren unterworfen, die eine Anpassung der Planungsziele erfordern. Die Aktualisierung der Rahmenplanung trägt daher der fortlaufenden baulichen Veränderung des Plangebietes Rechnung, indem realisierte Projekte und abgestimmte, geänderte Planungsziele aufgenommen werden. Zusätzlich gilt es, die Rahmenplanung an sich wandelnde Rahmenbedingungen anzupassen, die ihrerseits grundlegende Auswirkungen auf die zukünftige Entwicklung des Kaiserleis haben:

- Die Neuaufstellung des Regionalen Flächennutzungsplans (RegFlNp) mit geänderter Siedlungsbeschränkungsgebiet steht im Gegensatz zur Schaffung neuer Wohnstandorte. Der ursprünglich vorgesehene Gebietscharakter eines durchmischten Büro- und Wohnquartiers ist somit nicht umsetzbar.

Die Abstimmung eines anforderungsgerechten Umbaus des Kaiserleikreisels und der Strahlenbergerstraße gemäß Planfeststellungsbeschluss mit der Rahmenplanung zur Verbesserung der Verkehrssituation.

Die Ausweisung eines Gewerbequartiers im südlichen Kaiserlei (B-Plan Nr. 887 auf Frankfurter Gemarkung) und als Folge hieraus der Wegfall des südwestlichen Hochhausstandortes erfordern eine Überprüfung und Neuordnung der städtebaulichen Strukturen um ein konsistentes stadtträumliches Erscheinungsbild im Kaiserlei weiter zu gewährleisten.

Die Überlegungen zur Integration einer Multifunktionshalle in das Stadtquartier erfordern eine grundsätzliche Überprüfung der Machbarkeit unter städtebaulichen und verkehrlichen Aspekten.

### DEFINITION »STÄDTEBAULICHER RAHMENPLAN«

Ein städtebaulicher Rahmenplan ist ein informelles Planwerk, mit dem Zweck, im Vorfeld der rechtsverbindlichen Planung durch kooperative Prozesse mögliche Konflikte zu beseitigen oder auszugleichen. Der städtebauliche Rahmenplan ordnet sich in der Planungshierarchie zwischen die Bauleitpläne – den Flächennutzungsplan und den Bebauungsplan – ein. Er dient der Konkretisierung der Entwicklungsziele für einen städtischen Teilbereich. Dabei werden gestalterische, ordnende und auf Nutzungen bezogene Ziele festgelegt, jedoch ohne rechtsverbindlichen Charakter. Durch das frühzeitige und umfassende Einbeziehen der von den Planungen Betroffenen soll die spätere Umsetzung der Bauleitungspläne und ihre Einflüsse in den städtebaulichen Kontext erleichtert werden. Dadurch bildet der städtebauliche Rahmenplan einen geeigneten Handlungs- und Orientierungsrahmen für eine flexible und bürgernahe Planung. Außerdem dient der städtebauliche Rahmenplan als Entscheidungshilfe für übergeordnete Behörden bei der Beurteilung, Förderung und Genehmigung städtebaulicher Planungen und Maßnahmen sowie der Information für Träger öffentlicher Belange und Investoren über die Absichten der Gemeinde.

Quelle: COMMON - COMMON MINDSCAPES, ARL – Akademie für Raumforschung und Landesplanung, Hannover, 2011

### CHRONOLOGIE DER PLANUNG

- 1993 Städtebaulicher Wettbewerb, 1. Preis ABS Frankfurt
- 1996 Städtebaulicher Entwurf zur Umsetzung des Wettbewerbs
- 1999 Grundlagenvortrag zur Entwicklung des neuen Stadtteils Kaiserlei und Grenzänderungsvertrag zwischen den Städten Frankfurt und Offenbach
- 1999–2002 Bearbeitung der Bebauungspläne Nr. 609, 610 und 614 auf Offenbacher Gemarkung
- 2000 Planfeststellungsbeschluss zum Umbau des Kaiserleikreisels
- 2002 Rechtskraft des Bebauungsplans Nr. 609 auf Offenbacher Gemarkung (Nr. 610 und 614 ruhen)
- 2002/2005 Fertigstellung des Alpha-Hauses und der Hyundai-Zentrale im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 609
- 2007 Gespräche der Stadt Offenbach mit dem Land (HMWVL) sowie mit dem Bundesverkehrsministerium über den Umbau des Kaiserleikreisels unter Berücksichtigung der regionalen Entwicklung, Anstellung EZB, Bau der Mainbrücke Ost, Flughafenentwicklung.
- 2007 Bearbeitung eines neuen Verkehrsquartiers durch die Stadt Offenbach zum Kreiselumbau unter Berücksichtigung der neueren lokalen und regionalen Entwicklung in Abstimmung mit dem Land Hessen.
- 2009 Fertigstellung des neuen Verkehrsquartiers zum Kreiselumbau. Demnach ist der Kreisell mit der Anschlussstelle zur BAB 6/1 in seiner bestehenden Form in der Zukunft nicht mehr ausreichend leistungsfähig.
- 2009 Überarbeitung der Kostenberechnung für den Kreiselumbau
- 2010 Abstimmung der Kostenberechnung mit dem Land und anschließend Einreichung zur Prüfung durch den Bund
- 2011 Zustimmung des BMWBS zur Kostenteilung nach Bundesfernstraßengesetz für die Anschlussstelle Kaiserlei
- 2/2011 Unterzeichnung des »Letter of Intent« zwischen der Stadt Frankfurt und der Stadt Offenbach zur Umsetzung des Umbaus des Kaiserleikreisels
- 6/2012 Unterzeichnung einer Verwaltungsvereinbarung zwischen dem Bund, Hessen mobil und der Stadt Offenbach zum Umbau des Kaiserleikreisels
- 7/2013 Fortschreibung des Rahmenplans Kaiserlei

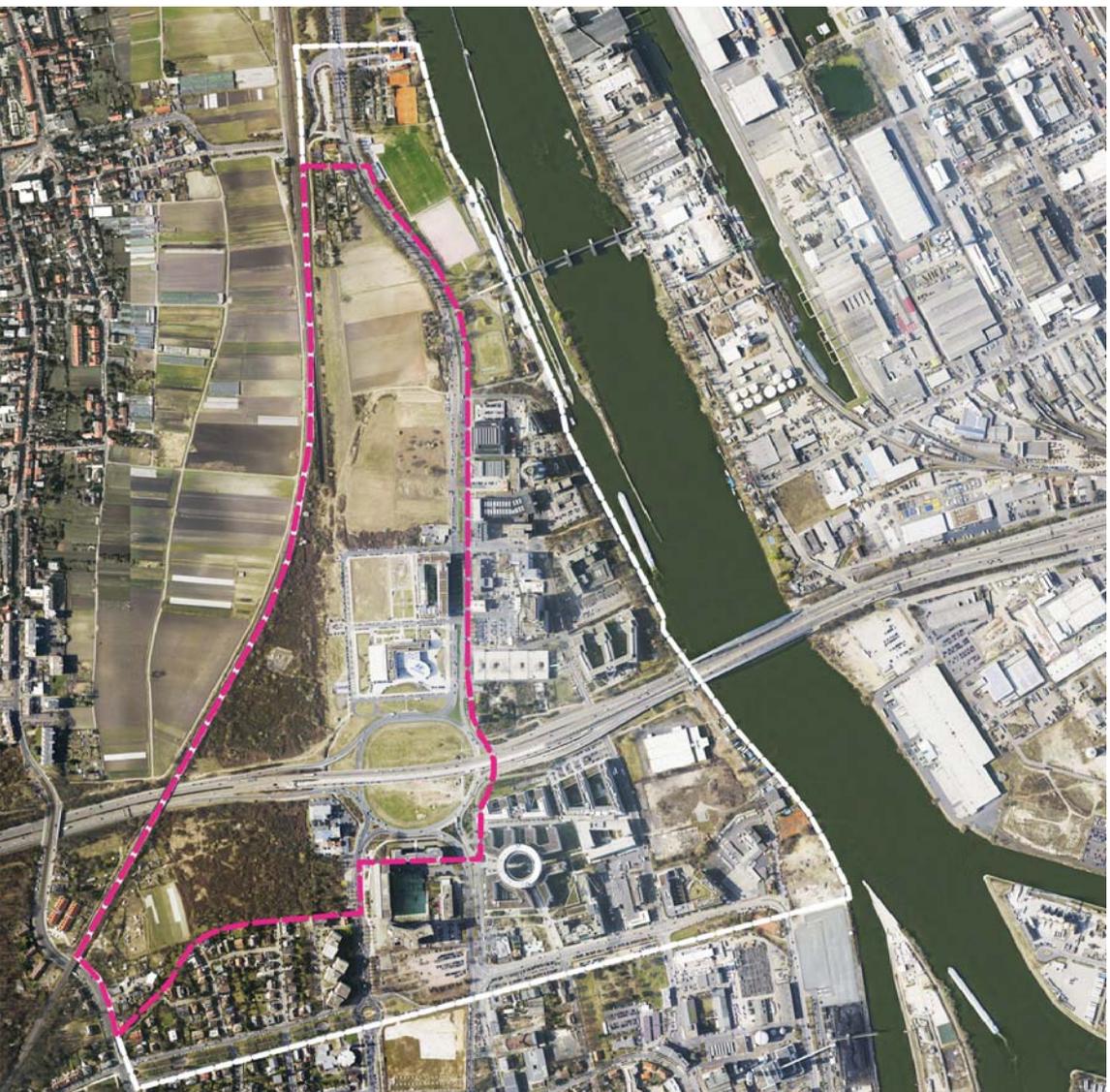
# KAISERLEI RAHMENPLAN



**LINKS** Blick über den Kaiserlei-Kreisell und die BAB 661 (Abb. 3)

**MITTE** Blick über den Kaiserlei – im Hintergrund Frankfurt Oberrod (Abb. 4)

**RECHTS** Blick über den Stadtteil Kaiserlei in Richtung Frankfurt (Abb. 5)



## 2. Der Kaiserlei – Verkehrsknotenpunkt und Dienstleistungszentrum

Im Norden wird der Stadtteil Kaiserlei durch den Main begrenzt, im Westen befindet sich der Kaiserlei in direkter Nachbarschaft zum Stadtteil Frankfurt-Oberndorf und im Osten zum Offenbacher Westend.

Der Kaiserlei bildet die Schnittstelle der beiden Großstädte Frankfurt am Main und Offenbach am Main, die sich im Zuge der fortschreitenden Besiedlung hier zu einem durchgängigen Siedlungsgebiet verbinden.

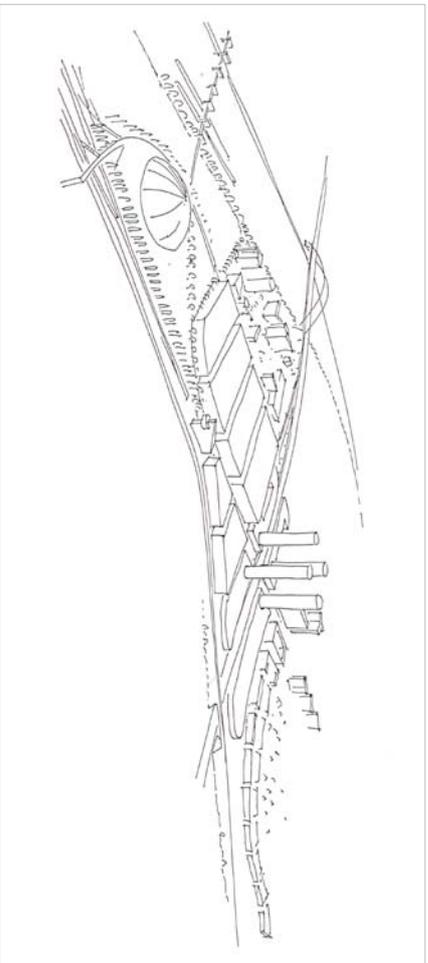
Der Stadtteil liegt an der BAB 661 südlich der Kaiserleibrücke, die über den Main zum Frankfurter Osthafen führt. Der Autobahnanschluss »Offenbach Kaiserlei« mündet in den viel befahrenen Kaiserleikreisell. Über die Berliner Straße erreicht man auf direktem Weg die Offenbacher Innenstadt. Die S-Bahn-Station »Offenbach Kaiserlei« (Bahnstrecke Frankfurt Hbf – Offenbach Ost – Hanau Hbf) befindet sich unmittelbar an diesem Kreisell und bietet eine gute Erreichbarkeit des Standortes mit dem ÖPNV.

Das Gebiet ist heute vorrangig von Finanz- und Dienstleistungsbetrieben geprägt. Zu den Firmen mit großen Niederlassungen im Kaiserlei gehören der koreanische Pkw-Hersteller Hyundai (Europazentrale), Siemens Power Generation (Zentrale), Aeva, Honeywell, die Landesbank Hessen-Thüringen (Helaba) sowie die BHF-Bank. Der Anteil an Wohngebäuden in diesem Stadtteil ist sehr gering.

Der Kaiserlei ist zurzeit einer der wichtigsten Standorte für die wirtschaftliche Entwicklung von Offenbach am Main.

LINKS Orthofoto des Planungsgebietes mit Darstellung des Geltungsbereichs (rot) sowie des erweiterten Betrachtungsraums (weiß) (Abb. 6)





LINKS Rahmenplan Kaiserlei von 1996, Maßstab im Original 1:1.000, Architekten ABS Frankfurt (Abb. 7)  
 OBEN Hochhaus-Quartett als stadt-räumliche Dominante im Kaiserlei, Architekten ABS Frankfurt (Abb. 8)  
 UNTEN Modell zum städtebaulichen Wettbewerb von 1993, Architekten ABS Frankfurt (Abb. 9)

### 3. Städtebauliche Zielsetzung des bisherigen Rahmenplans

Auszug aus »Neuer Stadtteil Kaiserlei«, Broschüre zum städtebaulichen Vorentwurf, verfasst von Architekten ABS Frankfurt, Dammahl – Dietrich – Dreysse, Juli 1995:

#### 1. Gemischt genutzte Blockstrukturen als Basis eines urbanen Stadtteils

Der Entwurf sieht für das Kaiserleigebiet ein »Stück Stadt« vor. Diesen Qualität auch als Gewerbestandort, wird neben der verkehrsgünstigen Lage vor allem durch seine Urbanität bestimmt. Diese steht und fällt mit der Komplexität des Stadtteils, dh. mit der Vielfalt und Dichte gesellschaftlichen Austauschs, die er ermöglicht.

Die Arbeitssphäre als geschlossene Welt ist unvereinbar mit anspruchsvollen Tätigkeiten. Die räumliche Verzahnung der verschiedenen Lebenssphären steht deshalb im Zentrum des Entwurfs. Sie bestimmt vor allem Dimension und Organisation der Blöcke als eine Art Stadtbaukasten mit austauschbaren Geschäfts- und Wohnnelementen. Aber auch die Kombination bzw. Überlagerung von Groß- und Kleinstrukturen, die nach Art und Größe ganz unterschiedliche Gewerbenutzungen zulässt, ist von diesem Ansatz geprägt.

#### 2. Wege und Plätze als Orte des öffentlichen Lebens

Als das Zentrum von Geschäftigkeit und Bewegungen im Quartier ist die Berliner Straße der bedeutendste Raum des öffentlichen Lebens im »Kaiserlei«. Hier bündeln sich die Innen- und Außenbeziehungen des Stadtteils, hier kulminiert der Austausch zwischen den verschiedenen Lebenssphären.

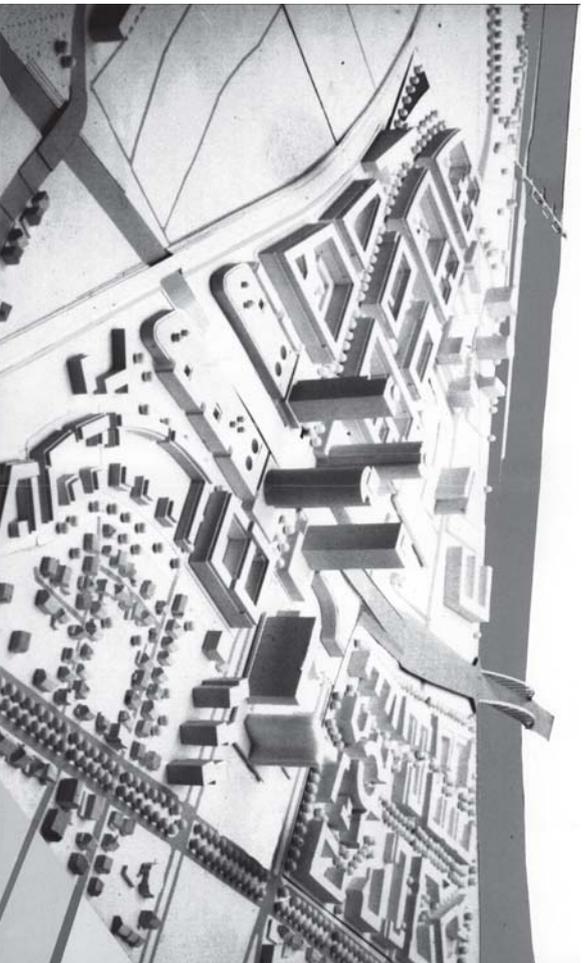
Schließlich bilden die Durchgänge durch die Blöcke, als »Trampelpfade« durch das Quartier, öffentliche Räume eigener Art.

#### 3. Hochhaus-Quartett als stadt-räumliche Dominante

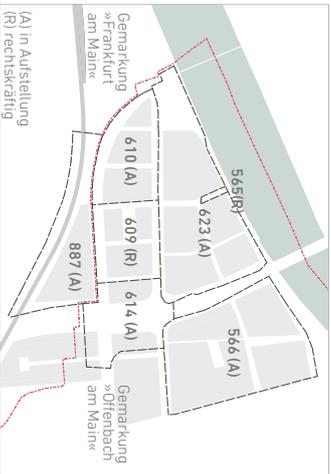
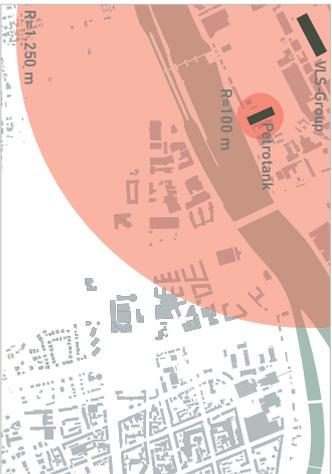
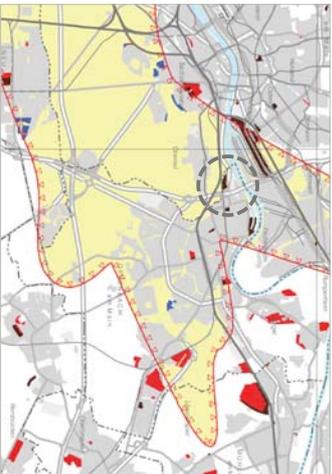
Die boulevardähnliche Berliner Straße bildet die zentrale Achse des Stadtteils. An ihrer Schnittstelle mit S- und Autobahn markiert das Hochhausquartett einen zentralen Ort im regionalen Kontext:

#### 4. Abschränkung der Autobahn durch eine eng anliegende, geschlossene Bebauung

Die in nord-südlicher Richtung, auf einer Brücke verlaufende Autobahn wird so eng wie möglich und so hoch wie nötig von einer sie begleitenden Bebauung eingeschlossen. Dadurch wird verhindert, dass der von ihr ausgehende Lärm sich in den Stadtteil verbreiten kann. Andererseits wird bei diesen Maßen dem Autobahnbenutzer der Eindruck einer engen Schlucht erspart.







## 4. Planungsgrundlagen

**4.1 Regionalplan/Regionaler Flächennutzungsplan**  
Der Regionale Flächennutzungsplan (RegFNP) (vgl. S. 12-13, Abb. 13) – in Kraft getreten am 17.10.2011 – stellt die Flächen zwischen der Strahlenbergerstraße im Norden und der Fernverkehrs-Bahntrasse im Süden zum Großteil als »Gewerbliche Baulfläche geplant«, der Geringe Flächenanteile in unmittelbarer Nähe zum als »Fläche für den Straßenverkehr« ausgewiesenen Bereich des heutigen Kaiserleikreises sind als »Gemischte Baulflächen, Bestand« dargestellt. Im westlichen Bereich sind einige Grundstücke teilweise als »Fläche für die Landwirtschaft« ausgewiesen.

Der Stadtteil Kaiserlei bzw. das gesamte Rahmenplangebiet befinden sich innerhalb des im RegFNP dargestellten **Siedlungsbeschränkungsgebietes** (vgl. Abb. 10), in dem aus Vorsorge zum Schutz vor Fluglärm im Rahmen der Bauleitplanung zukünftig keine neuen Ausweisungen von Wohnstandorten mehr erfolgen dürfen.

**4.2 Vertraglichkeit mit Störfallbetrieben gem. Seveso-II-Richtlinie**  
Gemäß Artikel 12 der Seveso-II-Richtlinie sind zwischen Betrieben, die mit Gefahrstoffen hantieren und bestimmen schützenswerten Gebieten angemessene Sicherheitsabstände einzuhalten. § 50 des Bundesmissionsschutzgesetzes (BImSchG) konkretisiert diese Rahmenvorgabe dahingehend, dass bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen sind, dass von schweren Unfällen in Störfallbetrieben hervorgerufene Auswirkungen auf ausschließ- lich oder überwiegend dem Wohnen dienende Gebiete sowie sonstige schutzbedürftige Gebiete so weit wie möglich vermieden werden.

Das Rahmenplangebiet liegt teilweise innerhalb eines Störfallbereichs gemäß Seveso-II-Richtlinie (Gefährdungskarte der VLS-Group im Osthafen – vgl. Abb. 11). Unter Berücksichtigung dessen, dass die betroffenen Flächen am Rand der Achtungsgrenze (hier: 1.250 m – durch anlagenseitige Maßnahmen Reduzierung möglich) bzw. jenseits der durch den Main und die B 43 als naturräumliche bzw. anthropogene Grenzlinie gebildeten Struktur liegen und dort sinnvollerweise ein »gleitender Übergang« in den aus Sicht der Seveso-II-Richtlinie keinerlei Nutzungsbeschränkungen unterliegenden Bereich außerhalb der Achtungsgrenze angestrebt werden sollte, bestehen seitens der Sachverständigen **keine Bedenken** gegen die vorgesehene **rein gewerbliche Nutzung** mit der Einschränkung auf Verzicht von großflächigem Einzelhandel sowie von im Wesentlichen im Freien stattfindenden Nutzungen so weit die Anzahl (Voll-)schwerweise gleichzeitig anwesender Personen über 100 je Einrichtung liegt.

Quelle: »Gutachten zur Vertraglichkeit der das Stadtgebiet Offenbach tangierenden Störfall-Betriebsbereiche mit zukünftigen städtischen Siedlungsbeschränkungsgebiet im Bereich Kaiserlei (Abb. 10) MITTE Achtungsgrenzen gemäß Seveso-II-Richtlinie (Abb. 11) UNTEN Bebauungspläne im Bereich Kaiserlei (Abb. 12)

sehen Planungen unter dem Gesichtspunkt des § 50 BImSchG bzw. der Seveso-Richtlinie (Artikel 12)«, TÜV Nord Systems GmbH & Co. KG, Essen, Januar 2010

**4.3 Schutzzone gemäß § 9 Bundesfernstraßengesetz**  
Gemäß § 9 Bundesfernstraßengesetz (FStrG) dürfen längs der Bundesautobahnen in einer Entfernung von bis zu 40 Metern keine Hochbauten jeglicher Art errichtet werden (Enge Schutzzone, § 9 Abs. 1). Bis zu einer Entfernung von 100 Metern bedürfen bauliche Anlagen der Zustimmung der obersten Landesstraßenbaubehörde (Weitere Schutzzone, § 9 Abs. 2). Es besteht jedoch die grundsätzliche planungsrechtliche Möglichkeit von diesen Regelungen durch die Aufstellung eines qualifizierten Bebauungsplans abzuweichen, der unter Mitwirkung des Trägers der Straßenbaulast zustande gekommen ist (§ 9 Abs. 7).

Im Rahmen dieser Möglichkeit nähert sich die Bebauung in der ursprünglichen Rahmenplanung von 1976 der Autobahn bis auf einen Abstand von 5 Metern an um zu verhindern, dass sich der von der Straße ausgehende Lärm in den Stadtteil ausbreiten kann. Als flankierende Nutzungen waren hier Gewerbe, Handel und Lager vorgesehen.

Zur Umsetzung einer solchen Lärmschutzbebauung bedarf es jedoch eines erhöhten baulichen Aufwandes und dem Zugeständnis nicht unerhebliche Einbußen in Bezug auf innerörtliche Qualitäten und Nutzungsmöglichkeiten innerhalb dieser Struktur zu akzeptieren.

Gerade unter dem Aspekt einer größtmöglichen Reduzierung der vom Verkehr ausgehenden Emissionen auf die unmittelbar angrenzende Bebauung – in Abwägung zum Verlust an potenziell bau- land – empfiehlt sich die Einhaltung des Mindestabstandes von 40 Metern zur Autobahn. Die bereits bestehende Bebauung auf den Grundstücken Strahlenbergerstraße 45 und Kaiserleistraße 10 (sowie Kaiserleistraße 29-35 westlich der Autobahn, die sich bereits an diesem Abstand orientiert, lässt ein solches Vorgehen besonders aus städtebaulicher Sicht nahelegend erscheinen.

**4.4 Planungsrecht auf Frankfurter Gemarkung**  
Das unbebaute Grundstück südlich der Kaiserlei-Promenade und westlich des existierenden Kaiserleikreises – im RegFNP als Gewer- befläche dargestellt – erscheint aufgrund seiner verkehrsgünstigen Lage zwischen Frankfurt und Offenbach – in unmittelbarer Nähe zur Bundesautobahn BAB 661 liegend sowie mit direktem S-Bahn-Anschluss – als geeigneter Standort für Gewerbebetriebe aller Art. Der im Jahr 2012 aufgestellte Bebauungsplan Nr. 887 soll hierfür die planungsrechtlichen Grundlagen schaffen (vgl. Abb. 12).

**4.5 Planungsrecht auf Offenbacher Gemarkung**  
Zur Umsetzung des Rahmenplanes wurde im Jahr 2002 der Bebauungsplan Nr. 609 »Strahlenbergerstraße Mitte« rechtskräftig. Hier wurden in den vergangenen Jahren das AlphaHaus und die Bebauung der Hyundai Motor Europe GmbH errichtet. Ebenso wurde der in diesem Geltungsbereich befindliche Brüsseler Platz realisiert.

Für die weiteren Bereiche des Rahmenplans wurden die Aufstel- lungsbeschlüsse für die Bebauungspläne Nr. 610 und 614 gefasst. Mit diesen Bebauungsplänen soll der städtebauliche Rahmen für die Entwicklung des Gebietes definiert und Planungsrecht für die not- wendigen weiteren Straßen für den Umbau der Anschlussstelle Kai- serlei – insbesondere die Kaiserleipromenade – geschaffen werden.

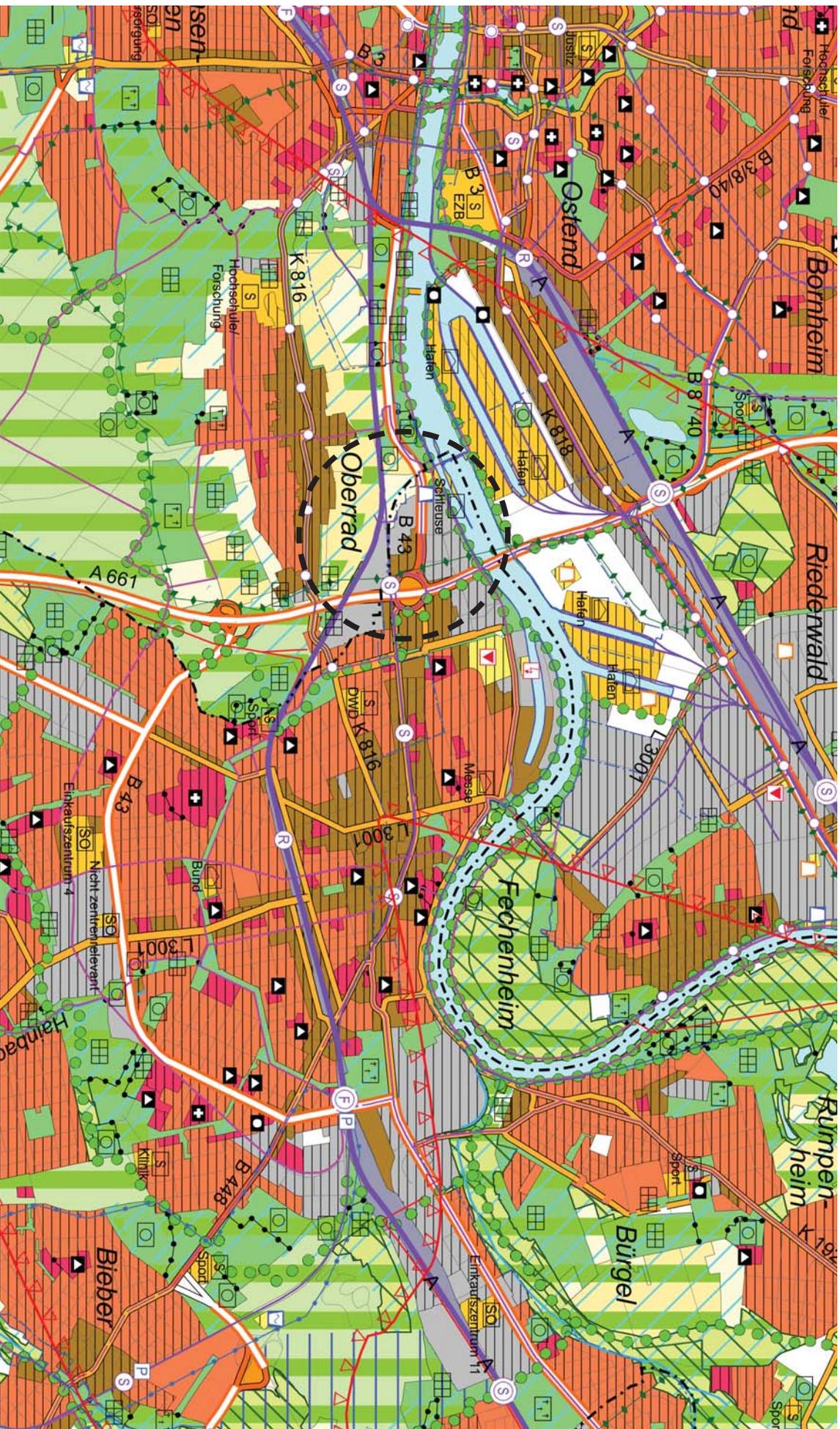
Im bebauten nördlichen Kaiserleigeleit bestehen die Aufstellungs- beschlüsse für die Bebauungspläne Nr. 623 bzw. 623A und 566, die das Gebiet städtebaulich zu ordnen. Der rechtskräftige Bebauungsplan Nr. 565 setzt die öffentliche Grundfläche zwischen Kaiserlei- straße und Herrenrainweg / Main fest (vgl. Abb. 12).

### 4.6 Multifunktionshalle

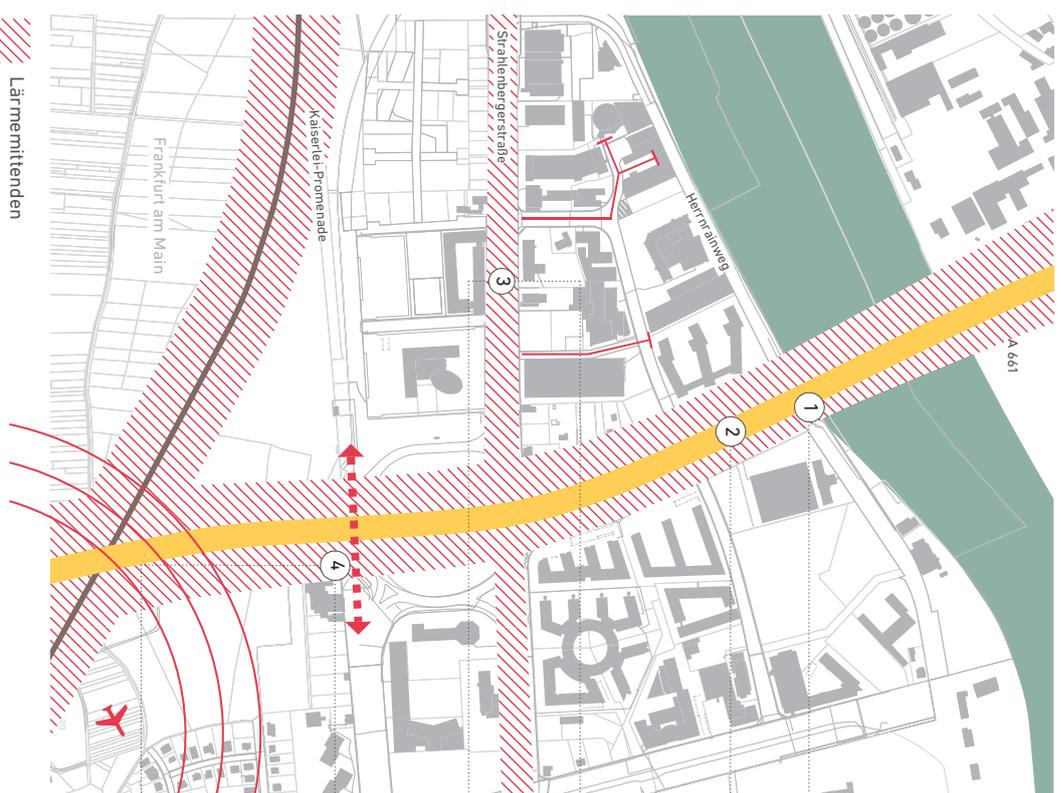
Der Kaiserlei wurde in einer Studie im Auftrag des Dezernats für Wirtschaft und Sport der Stadt Frankfurt aus dem Jahr 2011 als möglicher Standort für eine neue Multifunktionshalle benannt.

In einem »letter-of-intent« zur vertikalen Entwicklung des Kai- serleigebietes wurde zwischen der Stadt Offenbach und der Stadt Frankfurt vereinbart, dass im Bereich des in Aufstellung befindlichen Bebauungsplanes Nr. 610 Planungsrecht für die Fortführung der mit dem Bebauungsplan Nr. 609 begonnenen Entwicklung des Kaiserlei- gebietes oder für die Nutzungsmöglichkeiten einer Multifunktions- halle geschaffen wird.

Im Rahmen der Fortschreibung des Rahmenplans soll nunmehr die Prüfung der Machbarkeit einer solchen Halle aus städtebaulicher und verkehrlicher Sicht am Standort Kaiserlei erfolgen.







1. Unzureichende Verbindung



3. Dominanter Kfz-Verkehr



4. Unattraktive Wegeverbindungen



2. Starke Trennwirkung



3. Dominanter Kfz-Verkehr

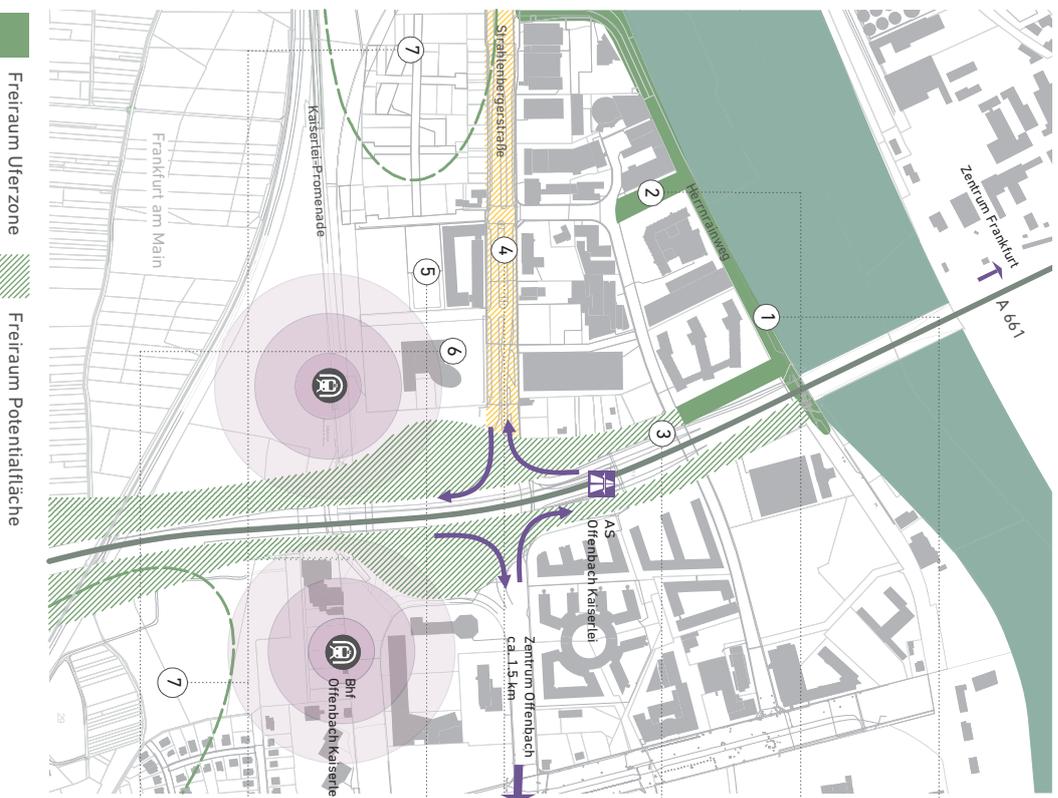


4. Unattraktive Wegeverbindungen

## 5. Bestandsanalyse

### 5.1 Defizite des Bestandsquartiers

- Starke Trennwirkung der Autobahn in Ost-West-Richtung
- Unzureichende bzw. unattraktive Fuß- und Radwegeverbindungen innerhalb des Quartiers – nach Norden in Richtung Main und nach Süden in Richtung Oberrad
- Geringe Aufenthalts- und Freiraumqualitäten im Bestand
- Starke (gefühlte) Dominanz des Kfz-Verkehrs
- Schallemissionen von Autobahn/ Eisenbahn/ Luftverkehr
- Heterogene Bauungsstruktur im Bestand, zum Teil sanierungsbedürftig



1. Mainuferweg



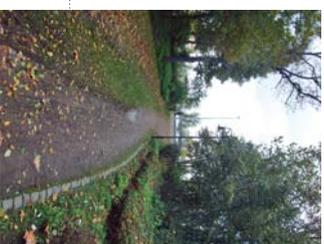
3. Grunkorridor entlang der Autobahn



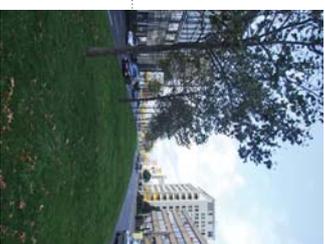
5. Quartiersplatz



6. Hochwertige Architektur



2. Grünverbindung zum Mainufer



4. Städtischer Boulevard



7. Frei- und Agrarflächen

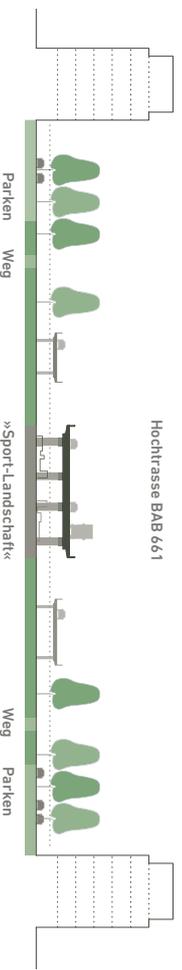
## 5.2. Potenziale des Bestandsquartiers

- Bezug zum Ufer des Mains für Freizeit und Erholung, mit Uferweg (Teilstück des Grünrings Offenbach sowie der Regionalpark Rhein-Main-Routen »GrünGürtel Frankfurt« und »Mainradweg«)
- Bereits partiell vorhandener Grunkorridor entlang der Autobahn
- Brüsseler Platz als interner Quartiersplatz
- Strahlenbergerstraße als städtischer Boulevard
- Hochwertige Architektur (Hyundai, Alpha-Haus und Omega-Haus) als Initial für weitere qualitative Neubau-Projekte
- Bezug zu südlich und westlich angrenzenden Frei- und Agrarflächen möglich
- Optimale Erschließung durch motorisierten Individualverkehr (MIV) und öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in strategisch günstiger Lage zwischen Offenbach und Frankfurt, in unmittelbarer Nähe zum Neubau der EZ8 und mit direkter Anbindung über die neu errichtete Osthafenbrücke, mit direkter ÖPNV-Anbindung an den Flughafen Frankfurt und den Hauptbahnhof Frankfurt/ Main.





oben Städtebauliches und Freiraum-planerisches Konzept der Rahmenplanung Kaiserlei (Abb. 17)  
 unten Prinzipschnitt Freiraumkorridor entlang der BAB 661 (Abb. 18)



## 7. Funktionales Konzept

### 7.1 Allgemeine Ziele

#### Strahlenbergerstraße als neues »Quartiers-Rückgrat«

Die Fortschreibung der Rahmenplanung definiert die Kaiserlei-promenade zukünftig nicht mehr als zentrale Achse des Stadtteils. Alternativ soll der Fokus auf die Entwicklung der Strahlenbergerstraße als »Quartiers-Rückgrat« gelegt werden. Hier existieren bereits heute Voraussetzungen für einen entsprechenden Charakter als urbarer Raum, die zukünftig weiter entwickelt werden sollen.

Die Gestaltung der Kaiserleipromenade soll mit städtischer Seite im Norden und »grüner«, baumbestandener Seite im Süden erfolgen.

#### Freiraumbeziehungen zum Mainufer

Die unmittelbare Nähe zum Main ist innerhalb des Quartiers heute kaum wahrnehmbar. Einen wichtigen Bestandteil der Fortschreibung des Rahmenplans stellt die generelle Stärkung der Freiraumbeziehungen aus dem Quartier heraus zum Mainufer dar – unter Einbeziehung vorhandener Grün- und Freiflächen, insbesondere die Entwicklung der Flächen innerhalb der 40 Meter breiten Schutzzone (gem. FStrG) entlang der Autobahn zu einem »Freiraumkorridor« in Nord-Süd-Richtung.

Durch das »Zurücktreten« der Bebauung entlang der Autobahn und der Ausformulierung klarer baulicher Kanten entsteht ein Freiraumkorridor in wahrnehmbarer und nutzbarer Dimension. Die Hochlage der Autobahn bietet die Möglichkeit hier einen vielfältigen und städtisch geprägten Raum entstehen zu lassen, der sich jedoch eher als Aktivitäts- und Transstrraum denn als Aufenthaltsraum versteht.

Wegen für Fußgänger und Radfahrer innerhalb des Freiraum-Korridors verbinden – auch als neues Teilstück des Offenbacher Grünrings – das Mainufer mit dem Kaiserlei und dem Offenbacher Süden.

Auch sollten die durchaus vorhandenen Qualitäten dieses Ortes offensiv herausgestellt und genutzt werden: Wettergeschützte Flächen für Rad- und Inline-Sportler unterhalb der Hochstraße können den ersten Schritt zur Entwicklung einer einzugarten »Sport-Landschaft« mit einem breiten Spektrum an Möglichkeiten darstellen. Gerade die bewusste »Aktivierung« dieser Bereiche mit Nutzungsangeboten kann zu einer Vermeidung bzw. deutlichen Aufwertung von vermeintlichen »Un-Orten« genutzt werden.

Die seitlich an die Autobahn angrenzenden Freiberbereiche sollen mit einem durchgängigen, gärtnerischen Thema als parkartige Grünflächen gestaltet werden. Grundsätzlich sollte der entstehende Raumeindruck Weite und Offenheit vermitteln und kann dabei auch die Horizontalität des Verkehrsbauwerks zusätzlich unterstreichen. Mögliche Themen können z.B. ein »Urbarer Wald« sein, der die Pflanzler der Konstruktion mit den Stämmen der Bäume in Verbindung setzt oder eine »Inszenierung« der Autobahn durch ein künstlerisches Beleuchtungskonzept.

Vorhandene oder neue Stellplatzflächen auf den angrenzenden, privaten Grundstückflächen sollen langfristig entsprechend in die Gestaltung des »Freiraumkorridors« einbezogen werden.

Im Rahmen des zu bildenden Freiraumkorridors sollte der im Südosten des Rahmenplangebietes vorhandene, offene und im weiteren Verlauf des Stadtteils Kaiserlei verrohrte Grenzgraben möglichst durchgehend offen zum Main geführt werden. Offene Wasserflächen sind ein stadgestalterisches Element, haben stadtklimatisch positive Eigenschaften gegen den »Wärmeeiselfekt Stadt« durch Verdunstung, dienen als Frischluftschneisen und bieten die Möglichkeit für anliegende Gewerbegrundstücke, das dort anfallende Oberflächenwasser günstig und wasserrechtskonform in ein Oberflächenwassers einzuleiten.

UNTEN Grünting Offenbach mit alternativer Umlenkung im Kaiserlei (Abb. 19)







## 8. Städtebauliches Konzept

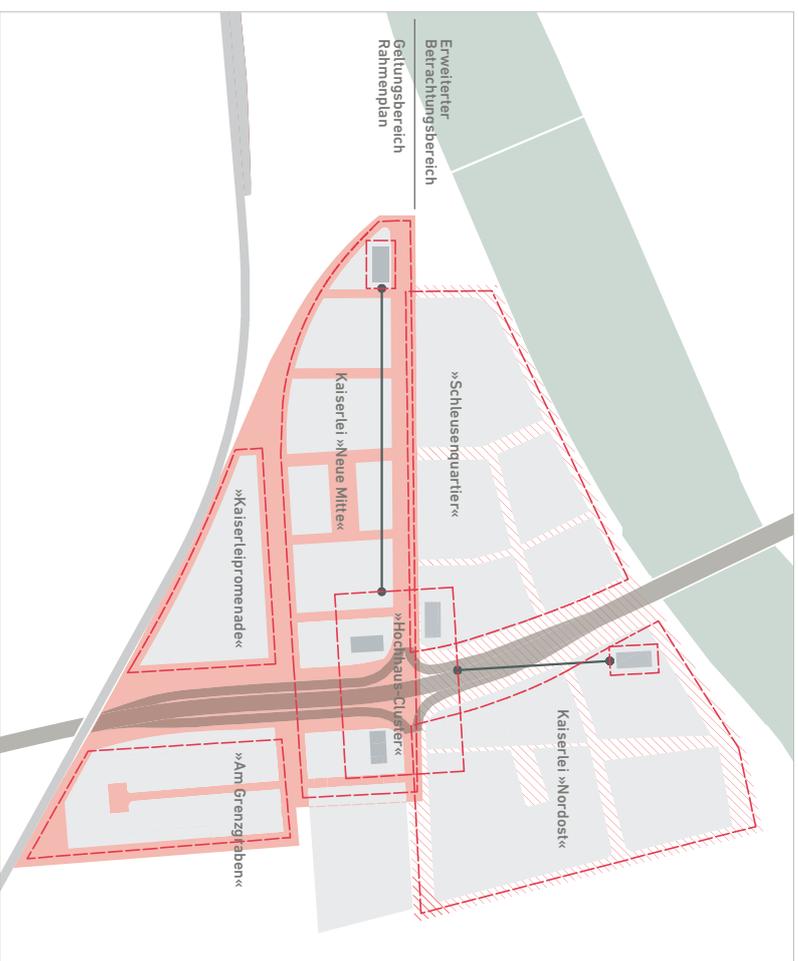
### 8.1 Geltungsbereich

Der Geltungsbereich des Rahmenplans erstreckt sich vom östlichen Bogen des Kaiserlei-Kreisels und dem Grenzgraben im Osten bis zur Wasserhofstraße im Westen. Im Norden wird das Gebiet durch die Gerbernhofsstraße bzw. Strahlenbergerstraße begrenzt, im Süden durch die Fernbahnstrecke Frankfurt-Fulda sowie im Südosten durch die Offenbacher Landstraße.

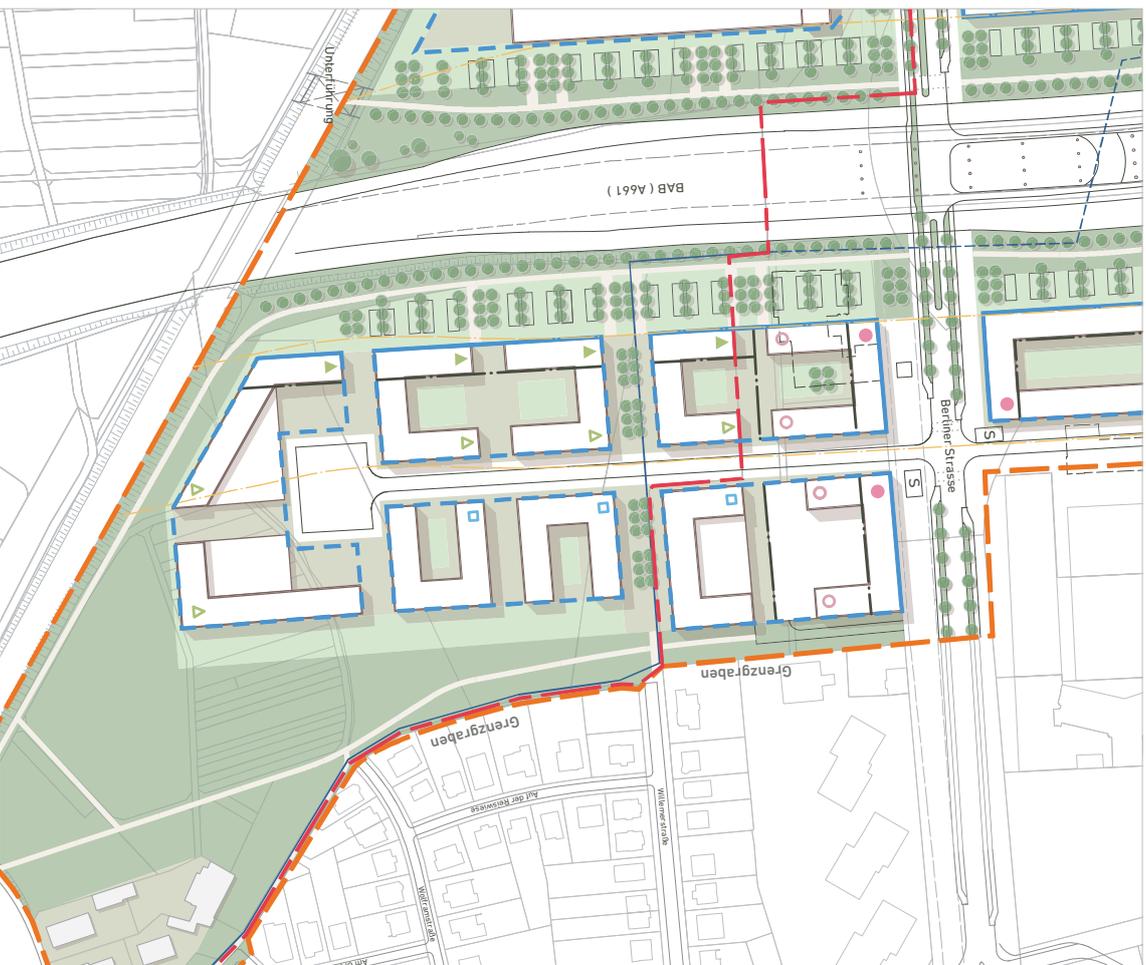
### 8.2 Entwicklungsschwerpunkte

Das städtebauliche Konzept gliedert das Rahmenplangebiet in vier Entwicklungsschwerpunkte, die entsprechend ihrer räumlichen Lage und ihrer spezifischen Nutzungsstruktur nachgebildet werden: Die Gewerbequartiere »Am Grenzgraben« und »Kaiserleipromenade« im Süden sowie das Büro- und Dienstleistungsquartier Kaiserlei »Neue Mitte« entlang der Strahlenbergerstraße. Der weitere Entwicklungsschwerpunkt – das »Hochhaus-Cluster« – stellt als Überlagerung des Teilbereichs des Quartiers »Neue Mitte« einen Sondertypus dar, der auf dessen Zielen aufbaut; diese jedoch um zusätzliche Kriterien erweitert. Ergänzend zu dem zentralen Bereich des »Hochhaus-Clusters« definiert das städtebauliche Konzept zwei weitere Flächen mit den gleichen Eigenschaften, die städtebaulich als »Stadtmärke« den »Bogen spannen« nach Westen zur Offenbach-Frankfurter-Stadtgrenze und nach Norden zum Main (Lage außerhalb des Geltungsbereichs des Rahmenplans).

Innerhalb des städtebaulichen Konzeptes erfolgt des Weiteren eine Betrachtung der nördlich der Strahlenbergerstraße gelegenen Quartiere im Rahmen des »Erweiterten Betrachtungsraums«. Dieser stellt jedoch keinen Teil der Rahmenplanung dar. Vielmehr soll hiermit skizzenhaft ein Entwicklungsszenario für den gesamten Stadtteil Kaiserlei aufgezeigt werden.



**LINKS** Planwerk zur Rahmenplan-Fortschreibung – Maßstab im Original 1:1000 (Abb. 20)  
**OBEN** Städtebauliche Entwicklungsschwerpunkte der Rahmenplan-Fortschreibung (Abb. 21)



### 8.3 Gewerbequartier »Am Grenzgraben«

Das Quartier zwischen BAB 661 und Grenzgraben kann aufgrund des hier ebenfalls wirksamen Siedlungsbeschränkungsgebietes nicht – wie in der bisherigen Fassung des Rahmenplans für einen Teil der Flächen vorgeschlagen – für eine Wohnbebauung genutzt werden.

Des Weiteren steht auch die Lärmbelastung durch die Autobahn und durch die südlich gelegene Schienenverkehrsstrecke einer Entwicklung von Wohnbauflächen entgegen.

Ziel der Fortschreibung des Rahmenplans für dieses Gebiet ist somit die Entwicklung eines hochwertigeren Gewerbequartiers.

Aufgrund seiner günstigen verkehrlichen Anbindung und den dort überwiegend bei Tage stattfindenden Tätigkeiten wird die vorhandene Lärmbelastung als akzeptabel eingeschätzt. Positiv auf die Immissionsituation wirkt sich auch hier das »Abrücken« der Baukörper von der Autobahn auf den Mindestabstand von 40 Metern aus. Die Anwendung von Maßnahmen zum passiven Schallschutz insbesondere in Bereichen empfindlicher Nutzungen wie zum Beispiel Büro- und Aufenthaltsräume, ist zu prüfen und im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens nachzuweisen.

Die überbaubare Grundstücksfläche wird durch Baugrenzen definiert, was eine weitgehend flexible Bebauung ermöglicht. Die Bauverbotszone gemäß § 9 FStG im westlichen Teil des Quartiers wird dabei berücksichtigt – diese kann jedoch für oberirdische Stellplätze genutzt werden.

Entlang des »Grenzgrabens« zwischen Gewerbe und bestehendem Wohnen dient ein Grünkorridor als Freiraum-Puffer. Die hier im bisherigen Rahmenplan vorgesehene Planstraße 7 wird zugunsten einer Fuß- und Radwegeverbindung in den Offenbacher Süden aufgegeben. Ebenfalls enthält hierdurch die Fahrverbindung für den motorisierten Individualverkehr in das Wohnquartier im Osten bzw. zur Offenbacher Landstraße im Süden. Querverbindungen zwischen Gewerbe- und Wohnquartier bestehen ausschließlich für Fußgänger und Radfahrer.

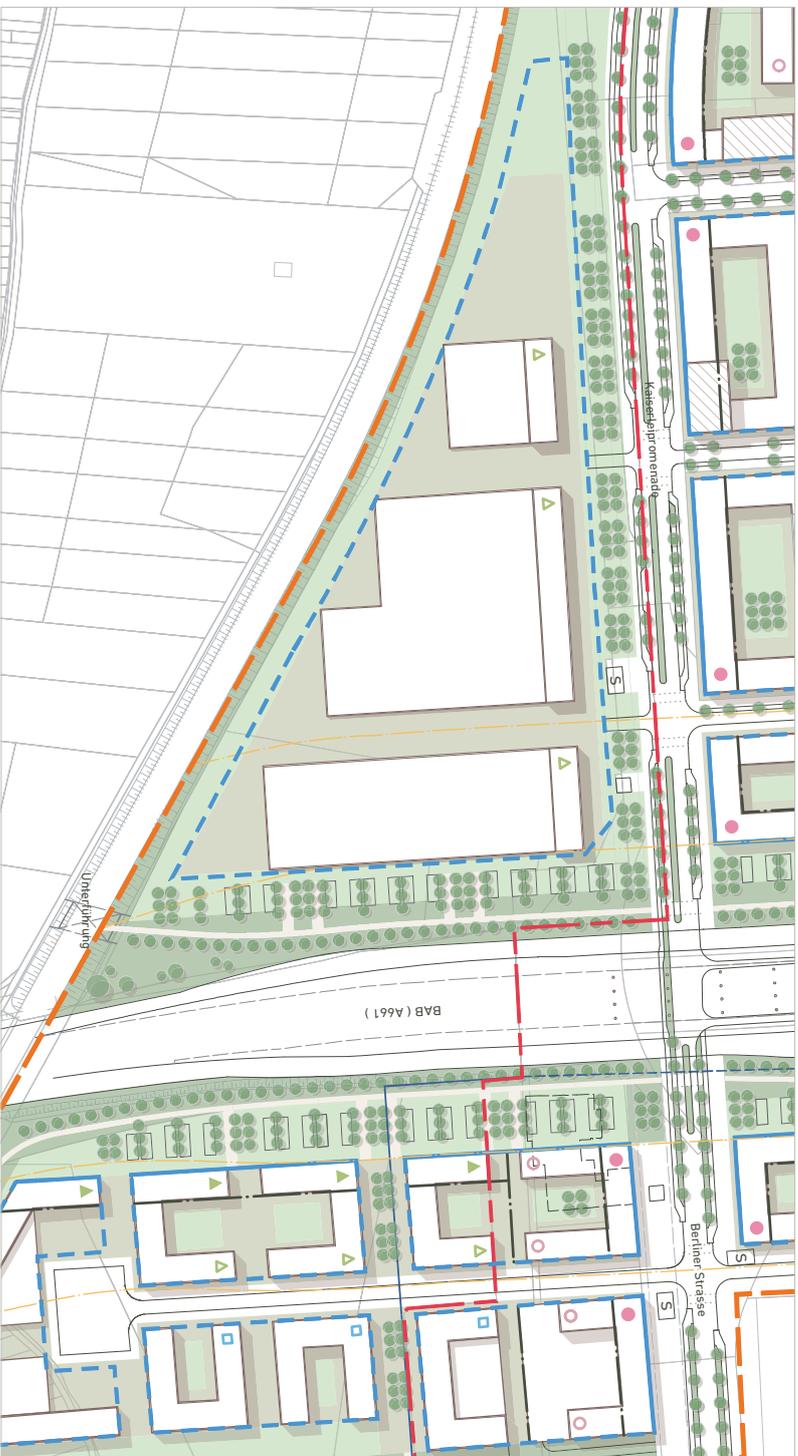
Der Grenzgraben wird offen im Gebiet weitergeführt. In den vorgesehenen Grünräumen im Gebiet dient er als gestalterisches Element und kann anfallendes Oberflächenwasser aufnehmen. Die genaue Lage und der weitere Verlauf sind im Rahmen einer Gewässerplanung zu klären und die betroffenen Unteren Wasserbehörden rechtzeitig zu Rate zu ziehen.

Als direktes Gegenüber zum Wohnquartier ist ausschließlich die Ansiedlung von Gewerbebetrieben zulässig, die keine störenden Auswirkungen auf die angrenzende Bebauung haben.



LINKS Rahmenplanausschnitt Gewerbequartier »Am Grenzgraben« – Maßstab 1 : 2.500 (Abb. 22)

RECHTS Erste Entwicklungsphase unter Beibehaltung des Bestandes (Abb. 23)



#### 8.4 Gewerbequartier »Kaiserleipromenade«

Das Quartier soll – wie bereits im Regionalen Flächennutzungsplan von 2011 dargestellt – als Gewerbefläche entwickelt werden und anordnen das Kaiserleigebiet im Süden.

Während das nördlich angrenzende Büro- und Dienstleistungsquartier aufgrund seiner Gebäude- und Nutzungsstruktur eher eine straßenbegleitende Blockrandbebauung bis maximal 25 m Gebäudehöhe und Hochpunkte bis zu einer maximalen Höhe von 45 m aufweist, soll die Gebäudehöhe innerhalb des Gewerbegebietes mit seinen unterschiedlichen, heterogenen Gebäudeformen und Nutzungsansprüchen auf maximal 21 m beschränkt werden.

Aufgrund des vorhandenen S-Bahn-Tunnels, der nicht überbaut werden darf, wird die südliche Bebauungskante entlang der Kaiserleipromenade mindestens 20 m von dieser zurückversetzt verlaufen. Um einen adäquaten, räumlichen Übergang zum Gewerbegebiet zu erzielen, wird dieser Bereich der Kaiserleipromenade – als räumliche Schnittstelle zwischen den verschiedenartigen Quartieren – als »grüne« von Bäumen geprägte Raumkante ausgebildet.

Die »grüne« Raumkante bietet die Möglichkeit bei der Gebäudeplanung einen größeren Gestaltungsspielraum zuzulassen: Es bedarf folglich nicht zwingend einer straßenbegleitenden und blockhaften Bebauung wie auf der nördlichen Seite der Kaiserleipromenade.

Dieses räumliche Bild soll auf der Südseite innerhalb der privaten Grundstücksfläche – wo möglich – durch weitere Baumplanlagen, die sich in Art und Position an den Bepflanzung im öffentlichen Straßenumraum orientieren, weiter ergänzt und gestärkt werden.

Die zukünftigen Grundstückszufahrten liegen in der Verlängerung der Warschauer Straße und Budapesterstraße. Die Kreuzungspunkte sind gegebenenfalls durch Lichtsignalanlagen zu regeln, um eine leistungsfähige Abwicklung des Verkehrsaufkommens zu gewährleisten.

Entlang der BAB 661 im westlichen Grünkorridor verläuft die provisorische Fuß-Radwegeverbindung von Fankfurt-Oberrad zur S-Bahn-Station »Offenbach-Kaiserlei«, die durch eine Unterführung im Bereich des Bahndammes und weiterem attraktiverem Ausbau im Grünkorridor eine wichtige Nord-Süd-Verbindung im Fuß- und Radwegennetz darstellt.

Der Aufstellungsbeschluss für das dafür erforderliche Bebauungsplanverfahren Nr.: 897 erfolgte bereits im Jahre 2012.

## 8.5 Kaiserlei »Neue Mitte«

Als zentrales »Herzstück« des Kaiserlei-Quartiers fungiert der Bereich zwischen Strahlenbergerstraße im Norden und Kaiserleipromenade/ Berliner Straße im Süden. Die hier entstandene und noch entstehende Gebäudestruktur trägt in besonderem Maße – als »Neue Mitte« – zu Charakter und Erscheinungsbild des gesamten Stadtteils bei.

Die Fortschreibung des Rahmenplans orientiert sich dabei an den bereits durch die bisherige Planung (Rahmenplan von 1976 und B-Plan Nr. 609) zugrunde gelegten Gestaltungsprinzipien. Diese werden zur Qualitätssicherung in einem Kanon aus einfachen »Bauregeln« zusammengefasst und – wo erforderlich – um einzelne Teilaspekte ergänzt. Das Regelwerk will dabei keinesfalls die Entwicklung in »starre Bahnen« lenken, sondern – unter Beibehaltung eines Höchstmaßes an baulicher Flexibilität – ein in seinen Grund-

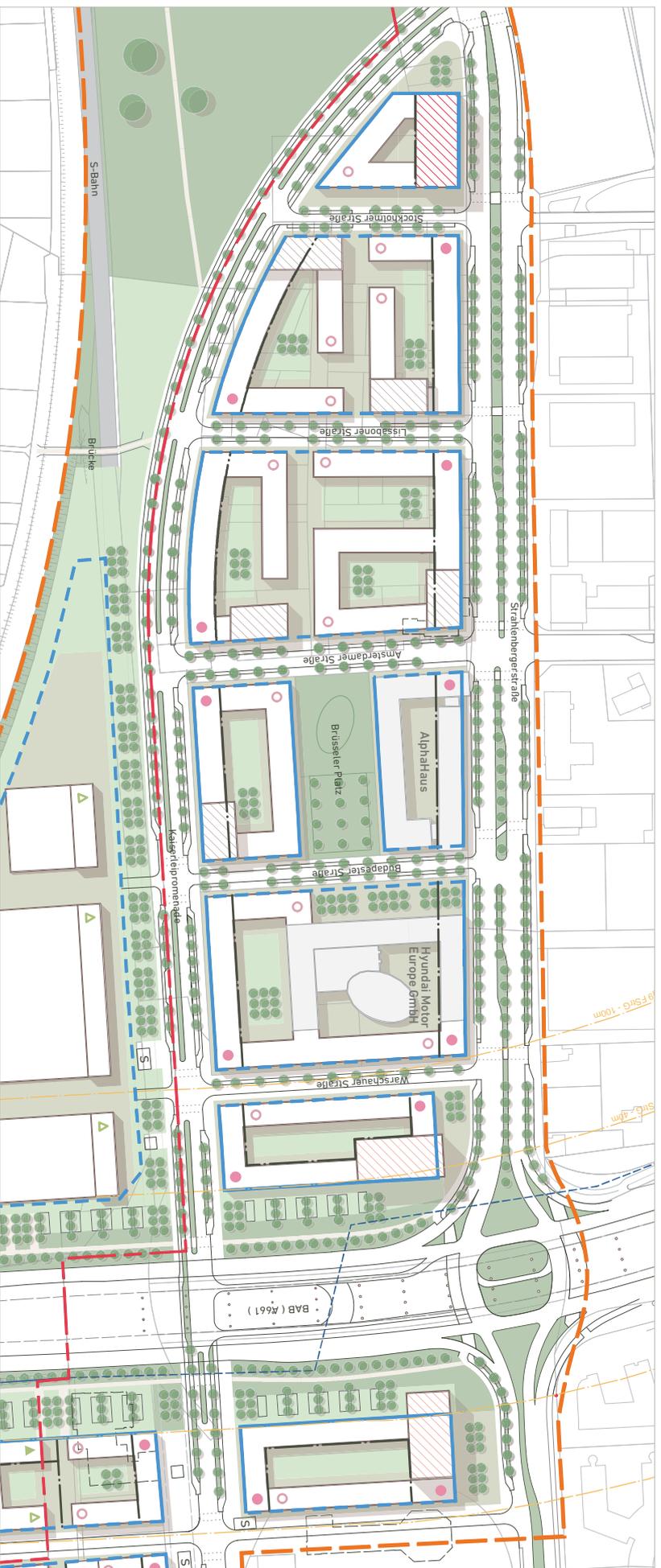
zügen einheitliches und konsistentes Erscheinungsbild des Quartiers sicherstellen.

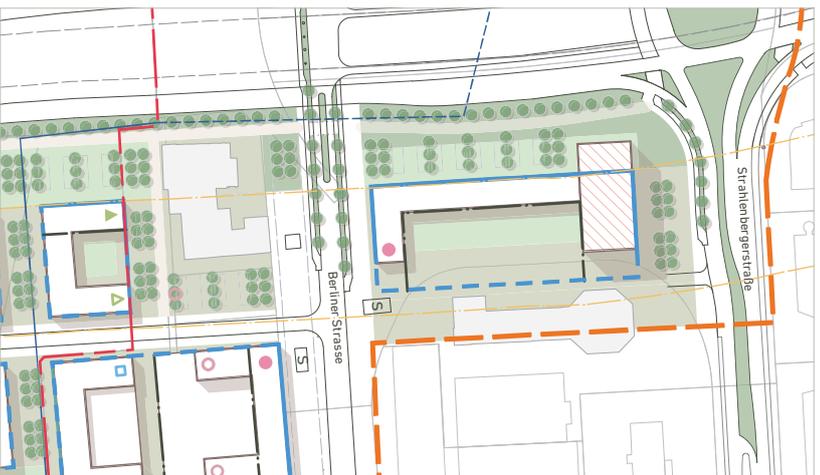
Für eine durchgängige Gebäudeleuchte werden entlang der Strahlenbergerstraße und der Kaiserleipromenade städtebaulich prägnante Raumkanten definiert. Im anschließenden Bebauungsplanverfahren sollen diese Raumkanten durch Baulinien planungsrechtlich festgesetzt werden.

Die Neugewichtung der Kaiserleipromenade und der Strahlenbergerstraße machen es erforderlich innerhalb der Fortschreibung der Rahmenplanung das Thema der Freiräume im Quartier neu zu bewerten. Als Gegenpol zu den städtischen und stark vom Verkehr bestimmten Räumen der Strahlenbergerstraße und der Kaiserleipromenade setzt der bisherige Rahmenplanentwurf den Brüsseler Platz – als geschützten Stadtplatz mit Aufenthaltsqualität.

Aufbauend auf diesem Element legt die Fortschreibung der Rahmenplanung einen besonderen Fokus auf das Thema der Freiräume in den Blockmittebereichen. So soll es nicht nur öffentliche Durchgänge durch die Bebauung geben, sondern es soll ein differenziertes, öffentlich zugängliches Wegenetz aus Gassen, Höfen und kleinen Plätzen zwischen den Gebäuden entstehen, das als Ort für Kommunikation und Begegnung für kurze Erholungspausen und zum Verweilen dient und das bewusst das Thema der Aufenthaltsqualität in den Blockmittebereichen fördert.

Begünstigt wird dieses Gestaltungsprinzip durch die Aufteilung jedes Baufeldes in zwei Gebäudeeinheiten. Hierdurch entsteht eine Binnerverbindung durch das Quartier.



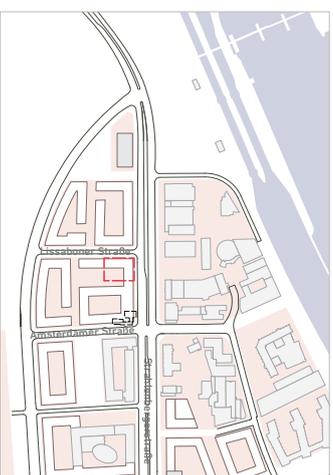


**Varianten zur Lage einer Tankstelle im Quartier**

Gemäß Planfeststellungsbeschluss zum Umbau der AS Offenbach-Kaiserlei und der Strahlenbergerstraße befindet sich der bestehende Tankstellen-Standort Strahlenbergerstraße 118 zum Teil innerhalb der geplanten Straßenverkehrsfläche und muss entsprechend im Zuge des Umbaus zumindest teilweise verlagert werden.

Der potenzielle Standort für eine neue Tankstelle innerhalb des Kaiserlei-Quartiers sollte dabei idealerweise als Teil der Blockbebauung auf der südlichen Seite der Strahlenbergerstraße liegen um nicht als Fremdkörper zu erscheinen und die städtebauliche Ordnung nicht maßgeblich zu stören. Wünschenswert wäre die Integration der notwendigen Betriebsgebäude (Shop, Waschanlage) in die angrenzende Bebauungsstruktur.

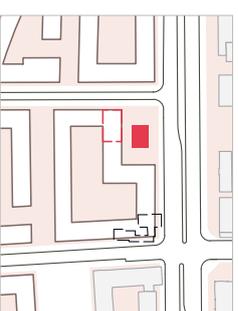
**UNTEN** Lageplan des potenziellen Tankstellenstandortes (Abb. 27)  
**RECHTS** Umsetzungsvarianten als Teil der Blockbebauung (Abb. 28)



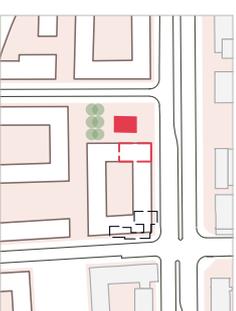
Variante 1

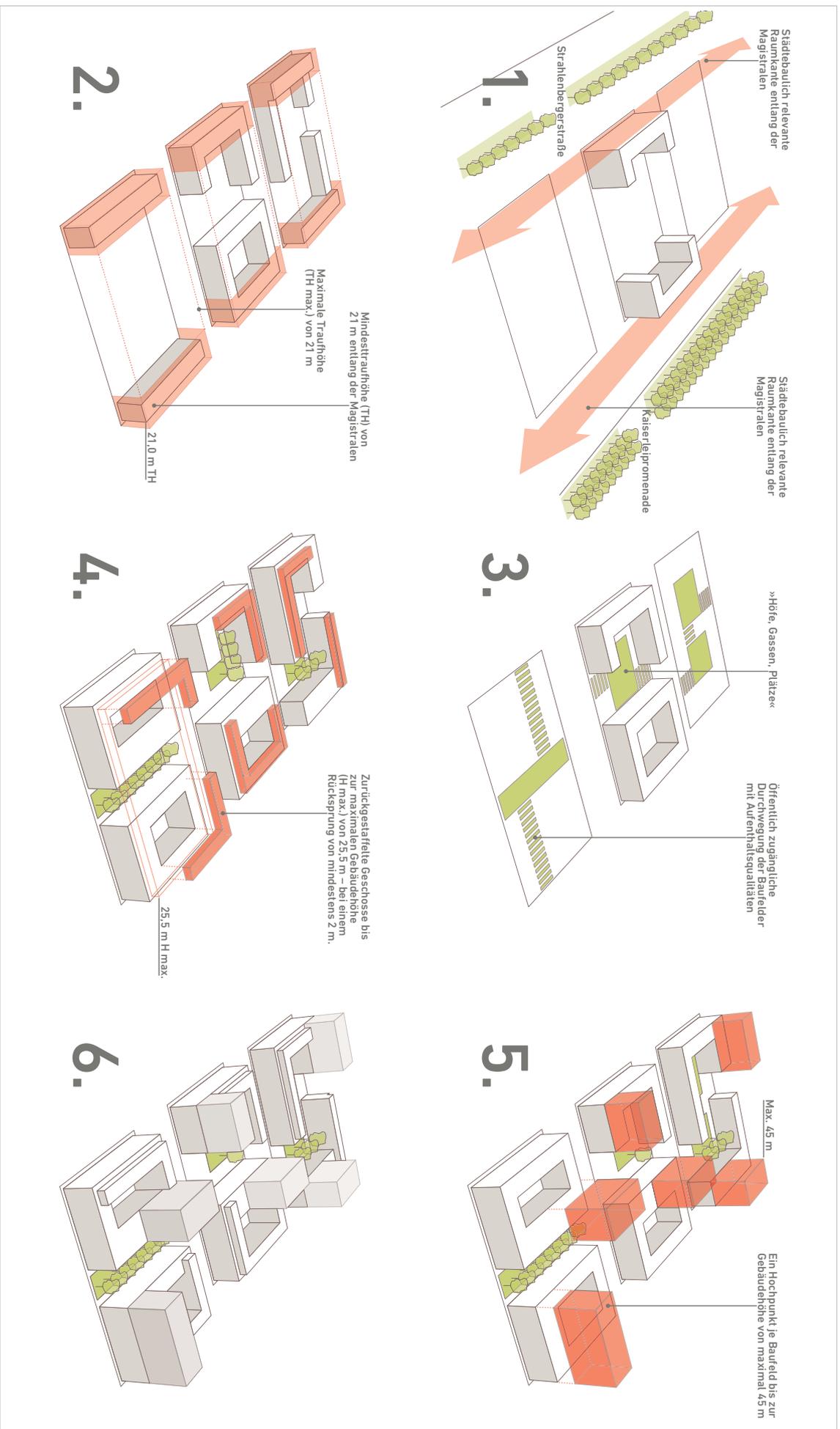


Variante 2



Variante 3





## »Bauregeln«

Innerhalb der »Bauregeln« werden verschiedene planungsrechtlich verbindliche bzw. gestalterisch empfehlende (mögliche Umsetzung als privatechtliche Bindung) Aspekte für die Gestaltung der Baukörper und der zugehörigen Freiflächen definiert.

### 1. Städtebaulich relevante Raumkanten

Die städtebaulich relevanten Raumkanten entlang der Strahlenbergerstraße und der Kaiserleipromenade werden über Baulinien definiert, auf die zwingend zu bauen ist. Hierdurch wird eine durchgängige Gebäudelucht sichergestellt. Zwischen diesen Baulinien spannt sich die überbaubare Fläche auf, die den ganzen Baublock umfasst. Die Begrenzung der Fläche entlang der untergeordneten Erschließungsstraßen in Nord-Süd-Richtung erfolgt durch Baugrenzen.

### 2. Mindesttraufhöhe

In Ergänzung zu den Baulinien entlang der Strahlenbergerstraße und der Kaiserleipromenade wird für die hier direkt angrenzenden Gebäude eine Mindesttraufhöhe (TH) festgesetzt, die die gewünschte städtebauliche Kubatur und Proportion der Baukörper sichert. Entlang der untergeordneten Erschließungsstraßen in Nord-Süd-Richtung wird lediglich eine maximale Traufhöhe definiert, um eine größtmögliche Flexibilität für die Entwicklung zu ermöglichen.

### 3. Höfe, Gassen, Plätze

In der Fortschreibung der Rahmenplanung soll das Thema der Freiräume in den Blockmittenbereichen stärker herausgearbeitet werden. So soll es nicht nur öffentliche Durchgänge durch die Bebauung geben, sondern es soll ein differenzierteres, öffentlich zugängliches Wegenetz aus Höfen, Gassen und kleinen Plätzen zwischen den Gebäuden entstehen, das bewusst das Thema der Aufenthaltsqualität in den Blockmittenbereichen fördert – auch in bewussten Kontrast zum »urbanen« Charakter der Strahlenbergerstraße.

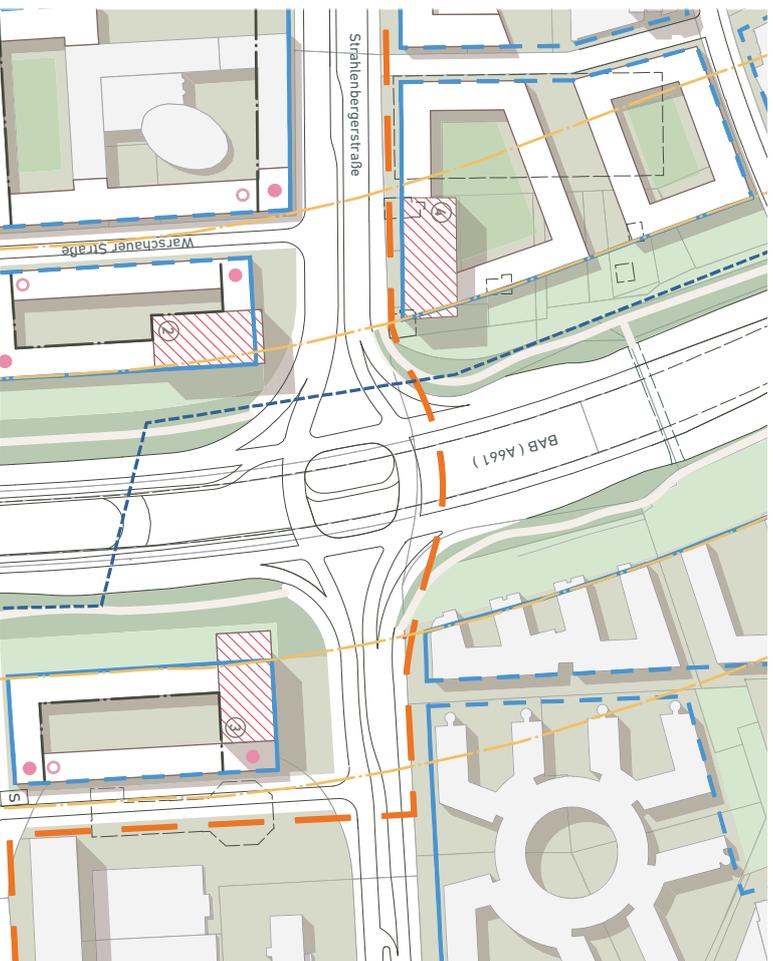
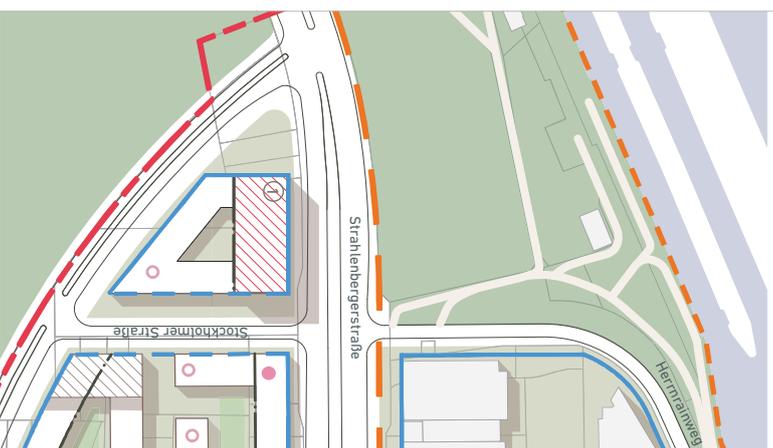
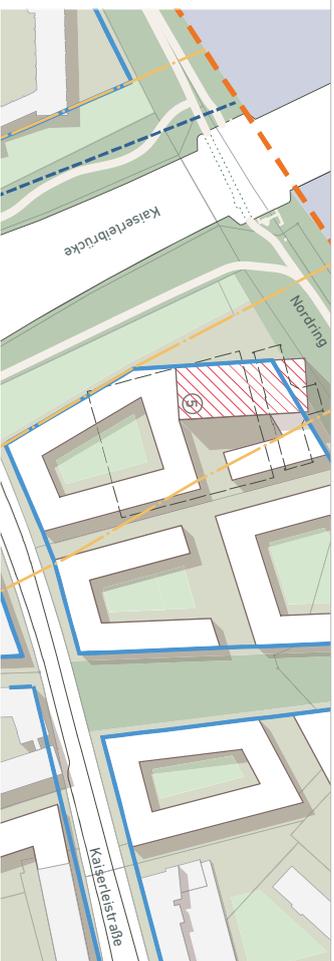
### 4. Überschreitung der festgelegten Traufhöhe durch zurückgestaffelte Geschosse

In den Bereichen des Rahmenplans, in denen Angaben zur Traufhöhe gemacht werden, sind oberhalb dieser Traufhöhe (TH bzw. TH max.) weitere Geschosse zulässig, wenn sie um mindestens 2 m hinter die Baugrenze bzw. Baulinie zurücktreten und die maximale Gebäudehöhe (H max.) dabei nicht überschritten wird.

### 5. Hochpunkte mit einer Höhe von bis zu 45 Metern

Innerhalb jedes definierten Gebäudekomplexes ist die Errichtung eines Hochpunktes mit einer Höhe von bis zu 45 Metern möglich. Dessen genaue Lage ist dabei grundsätzlich variabel und soll aus dem entsprechenden Hochbauentwurf heraus entwickelt werden.

LINKS Darstellung der Bauregeln (Abb. 29)



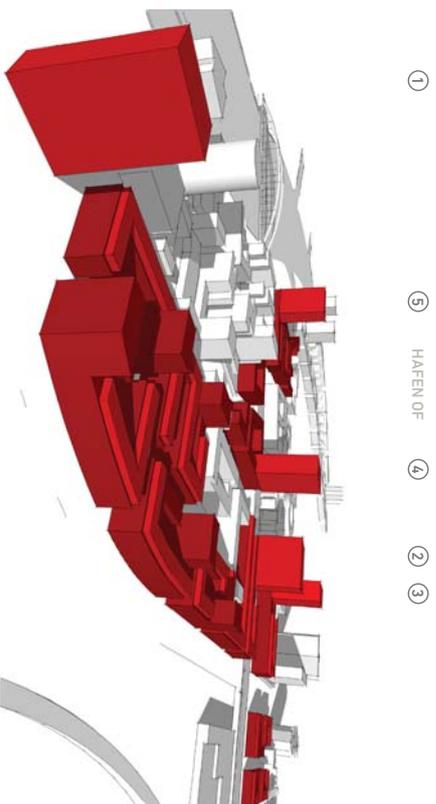
**8.6 »Hochhaus-Cluster«**  
Die Neugewichtung der Strahlenbergerstraße als städtischer Boulevard und »Quartiers-Rückgrat« stellt die Lage des »Hochhausquartells« – ursprünglich geplant am Schnittpunkt von Kaiserleipromenade/ Berliner Straße und Autobahn – nachdrücklich in Frage.

Die Fortschreibung des Rahmenplans variiert deshalb bewusst dieses Thema und überträgt es auf die veränderten Rahmenbedingungen. Drei aufeinander Bezug nehmende Hochpunkte (Standorte 2, 3 und 4) mit einer Gebäuhöhe zwischen 79 und 110 Metern markieren den neuen »Schwerpunkt« des Quartiers am Kreuzungspunkt von Hochtrasse und Strahlenbergerstraße als »Hochhaus-Sequenz« und bilden eine »for situation« zur Strahlenbergerstraße. Zwei weitere Hochpunkte markieren die »Quartierseingänge« im Norden (Standort 5) und im Westen (Standort 1) und spannen vom neuen Zentrum aus den Bogen zum Main und nach Frankfurt auf. Die Standorte 4 und 5 befinden sich dabei außerhalb des Geltungsbereichs des Rahmenplans.

Die Sockelbereiche der Hochhäuser bestehen – analog zur Gestalt und Dimension der Bebauung im Bereich der »Neuen Mitte« – aus Blockstrukturen. Die übergeordneten Gestaltungsprinzipien der »Bauregeln« finden auch hier Anwendung und tragen zu einem homogenen Erscheinungsbild des Quartiers bei.

Das »Zurücktreten« der Baukörper entlang der Autobahn definiert klare räumliche Karren zum angrenzenden »Freiraum-Korridor« und wählt den erforderlichen Mindestabstand gemäß FFStG. Gleichzeitig wird hier durch ein höheres Maß an Nutzungsflexibilität innerhalb der Gebäudestruktur ermöglicht.

Der neue Hochhaus-Cluster bildet als »Schwerpunkt« des Quartiers auch den Schnittpunkt aller Wege- und Verkehrsbeziehungen innerhalb des Kaiserleis. Gerade diesem Ort kommt eine besondere Position beim Verbinden und Verknüpfen des östlichen und westlichen Teilbereichs des Quartiers zu. Die heute noch als stark unbefriedigend zu bewertende Situation für Fußgänger und Radfahrer zur Unterquerung der Autobahn in Ost-West-Richtung wird hier durch die Möglichkeit einer strahlenbegleitenden, direkten Verbindung entscheidend verbessert.



①

⑤

HAFEN OF

④

②

③

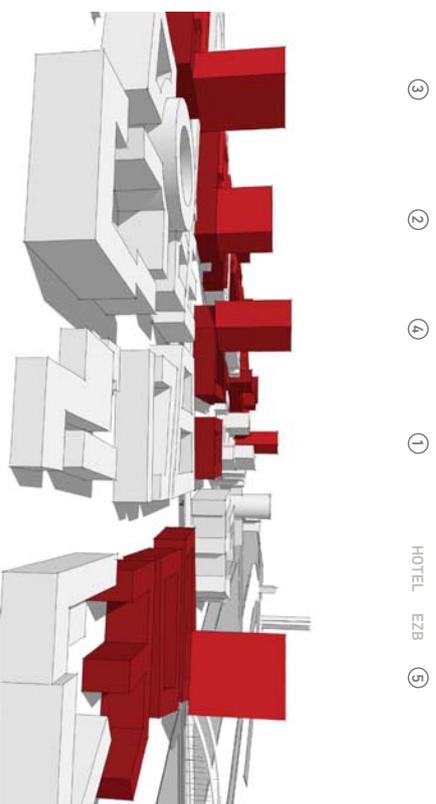
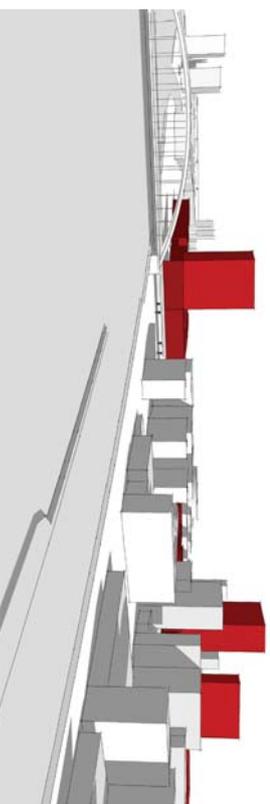
**OBEN** Blick in Richtung Nord-Osten über den Kaiserlei – im Hintergrund der Offenbacher Hafen mit Hafenseil (Abb. 31)  
**UNTEN** Blick in Richtung Osten von der Schleuse Offenbach – im Hintergrund die Kaiserleibrücke und das Manövergel auf der Hafenseil (Abb. 32)

HAFEN OF

⑤

④

②



③

②

④

①

HOTEL EZB

⑤

**OBEN** Blick in Richtung Westen nach Frankfurt am Main – im Hintergrund das geplante Hotelhochhaus Osthafen-Molenspitze sowie die EZB (Abb. 33)  
**RECHTS** Blick in Richtung Nord-Westen auf das Gebiet des Frankfurter Osthafens – rechts im Hintergrund die Kaiserlei-Autoabahnbrücke (Abb. 34)

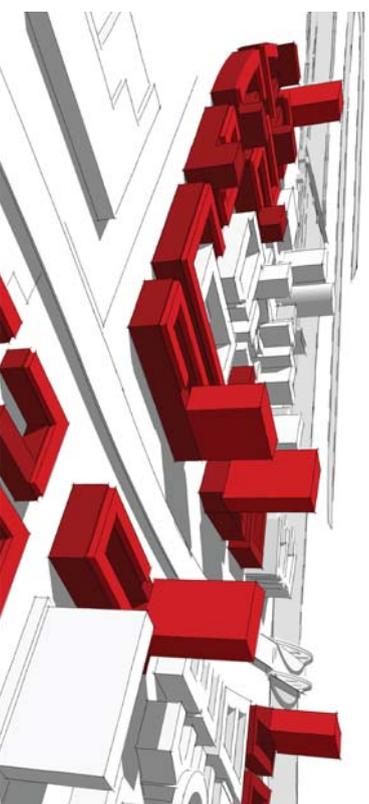
①

②

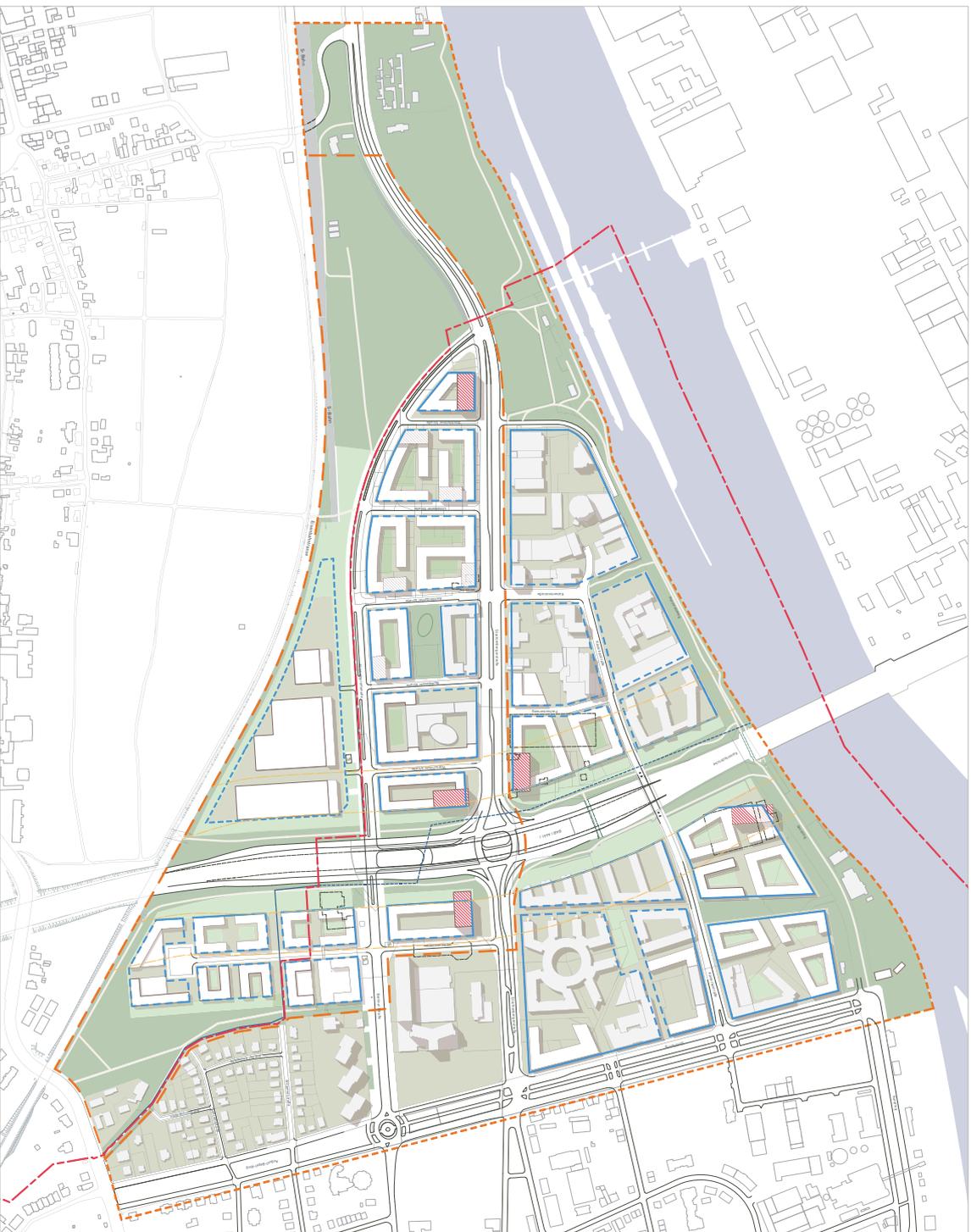
④

③

⑤







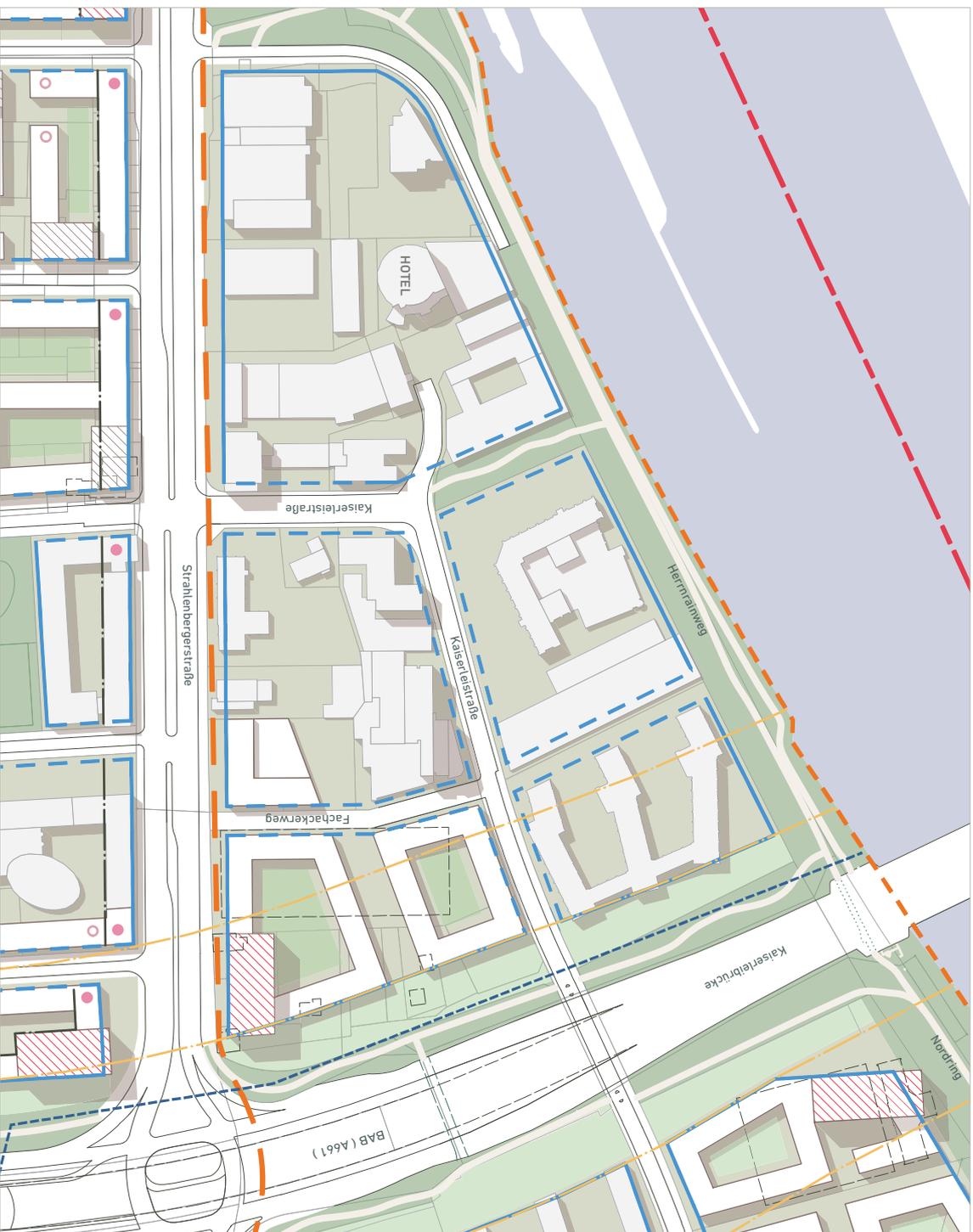
## 9. Erweiterter Betrachtungsraum

Der **Geltungsbereich des Rahmenplans** umfasst ausschließlich die Teilbereiche südlich der Strahlenbergerstraße. Die Planung für einen Stadtteil kann aber nicht an einer imaginären Grenze enden, denn auch die **nördlich angrenzenden Teilbereiche** haben einen wichtigen Einfluss auf die weitere Entwicklung des Kaiserlei-Quartiers – die Planung muss folglich über den **eigenlichen Geltungsbereich** hinaus »gedacht« werden.

Im Bereich zwischen Strahlenbergerstraße und Kaiserleistraße ist aufgrund der ungeordneten Bebauungsstruktur und deren Alter sowie einzelnen mindergenutzten oder brachgefallenen und nicht erschlossenen Grundstücken ein noch nicht aktiviertes Potenzial für eine städtebauliche Entwicklung gegeben. Zur Umstrukturierung dieser heterogenen Gebiete sollen die bereits in Ausfertigung befindlichen Bebauungspläne Nr. 566 östlich und Nr. 623 westlich der Autobahn die planungsrechtlichen Voraussetzungen schaffen.

Bereits heute zeichnen sich hier erste Umstrukturierungen ab so z.B. die Neuordnung des unmittelbar westlich entlang der BAB 661 gelegenen Bereichs zwischen der Strahlenbergerstraße und der Kaiserleistraße durch den in Ausfertigung befindlichen Bebauungsplan Nr. 623A. Der »**erweiterte Betrachtungsraum**« dient innerhalb der Fortschreibung des Rahmenplans dazu skizzenhaft eine perspektivische Entwicklung auch für die nördlichen Teilbereiche aufzuzeigen.

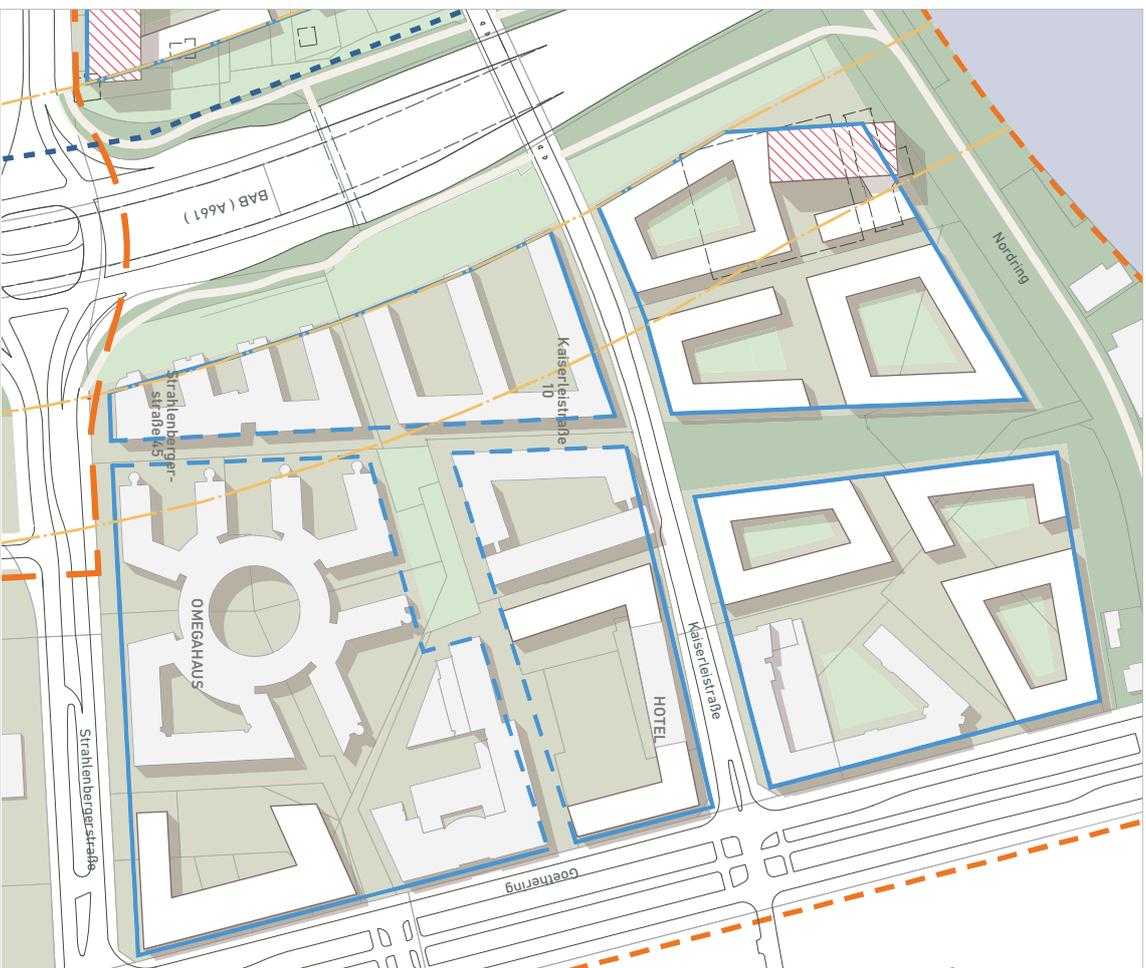
Durch die Neugewichtung der Strahlenbergerstraße als Quartiersboulevard ist es auch erforderlich deren nördliche Straßenseite – als adäquates Pendant – mit zu berücksichtigen. Ebenso muss das Maßnutzer als Freiraum für den gesamten Stadtteil im Bewusstsein der Nutzer stärker verankert und durch ein anknüpfendes Wege- und Freiraumnetz besser erschlossen werden.



### 9.1 Dienstleistungsquartier »Schleusenquartier«

#### Entwicklungsziele:

- Stärkung der vorhandenen Verbindungen zum Mainufer
- Sukzessive Entwicklung der brachliegenden bzw. mindergenutzten Flächen im Osten entlang der Autobahn unter Anwendung der bereits für die »Neue Mitte« definierten Bauregeln



## 9.2 Dienstleistungsquartier »Kaiserlei – Nordost«

Das Quartier »Kaiserlei – Nordost« weist bereits heute ein hohes Maß an Bebauung auf. Die größten Pflanzflächen befinden sich hier nördlich der Kaiserleistraße, für die innerhalb des Bebauungsplans Nr. 566 Baurecht geschaffen werden soll.

### Entwicklungsziele:

- Arrondierung und Abschluss der Bestandsstruktur nach Norden zum Main hin durch eine deutlich ablesbare Raumkante
- Hochpunkt am Schnittpunkt von BAB 661 und Mainufer als Stadtmарke
- Entwicklung einer großzügigen Uferzone
- Fortführung der Wegebeziehungen aus dem Quartier zum Mainufer
- Anwendung der Bauregeln

LMKS Erweiterter Betrachtungsraum »Kaiserlei – Nordost« – Maßstab 1:2.500 (Abb. 37)

## 10. Erschließung

### 10.1 Leistungsfähigkeit

Das Verkehrsgutachten zur Untersuchung der verkehrlichen Leistungsfähigkeit des Straßennetzes (PTY Transport Consult GmbH, Karlsruhe, Juni 2013) bestätigt, dass für das Streckennetz des fortgeschriebenen Rahmenplans eine ausreichende Leistungsfähigkeit nachgewiesen werden kann.

### 10.2 Details zur Erschließung

Es wird vorausgesetzt, dass die Strahlenbergerstraße gegenüber dem vorliegenden Planfeststellungsunterlagen nicht wesentlich verändert wird. Sie ist westlich der Amsterdamer Straße mit zwei durchgehende Fahrstreifen und östlich der Amsterdamer Straße mit drei durchgehenden Fahrstreifen je Richtung ausgestattet. An den Knoten mit Erschließungsstraßen sind zusätzlich gesonderte Links-

abbiegespuren und teilweise gesonderte Rechtsabbiegespuren angeordnet.

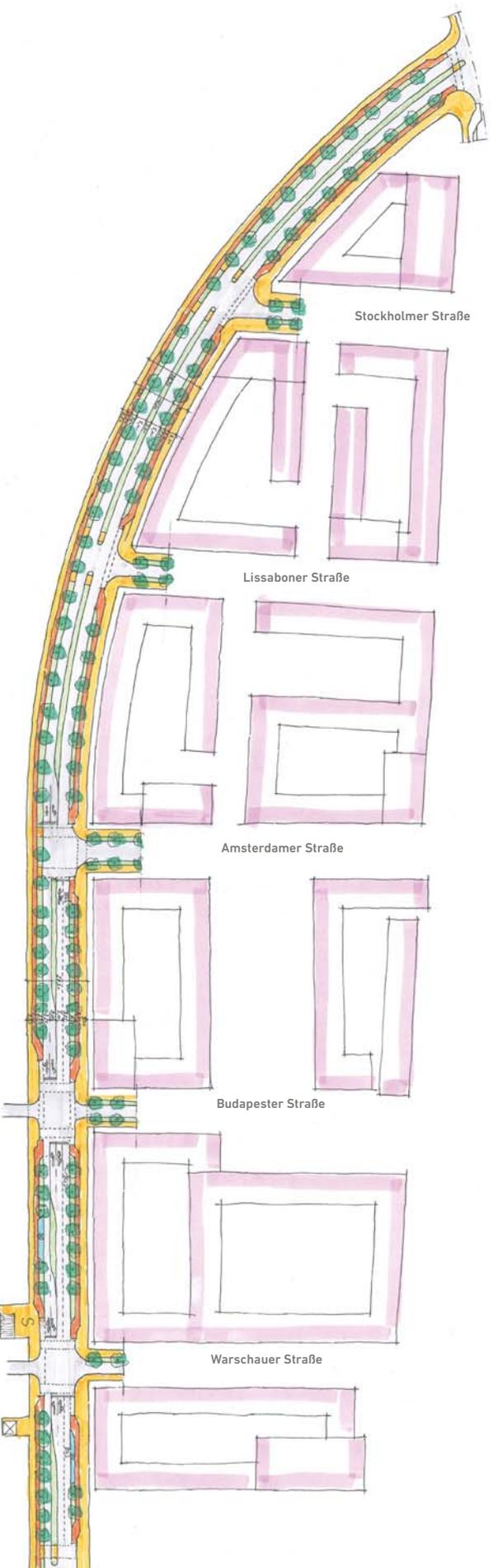
Die überarbeitete Querschnittsgestaltung der Kaiserleipromenade lässt sich in zwei Teilschnitte unterteilen. Zwischen der Autobahnbrücke und der Amsterdamer Straße stehen vier Fahrstreifen zu Verfügung, die sich in eine Busspur, zwei Richtungsfahrstreifen und eine Linksabbiegespur aufteilen. Der 12,50 m breite Fahrbahnraum im westlichen Abschnitt zwischen Amsterdamer Straße und Strahlenbergerstraße wird unterteilt in zwei jeweils 6,00 m breite Fahrstreifen, getrennt durch einen 2,50 m breiten Mittelstreifen. Dieser Mittelstreifen kann optional zugunsten von Abbiegespuren unterbrochen werden. Die Gestaltung des Mittelstreifens ist insgesamt in einer vertieften Planung zu klären.

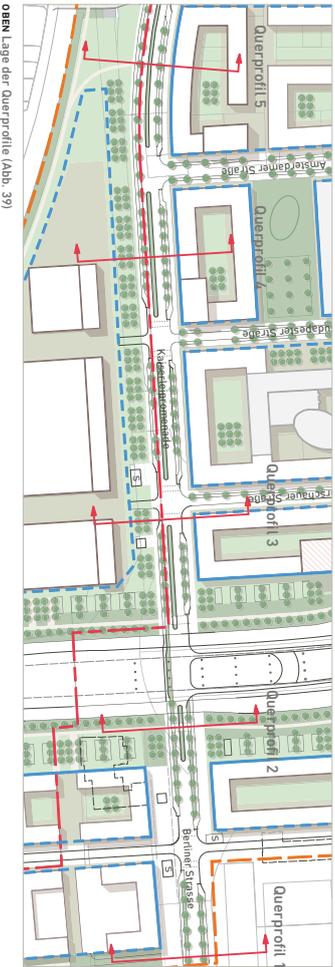
Die Erschließungsstraßen Warschauer Straße, Budapester Straße, Lissaboner Straße und Stockholmer Straße erhalten einen Fahrstreifen je Richtung. Die Amsterdamer Straße erhält einen weiteren Fahrstreifen für die Anordnung von Linksabbiegespuren.

In den Nebenanlagen der Strahlenbergerstraße und der Kaiserleipromenade sind beidseitig durchgehende Radverkehrsanlagen angeordnet. In den Knotenbereichen wird der Radweg an die Fahrbahn herangeführt, um so einen verbesserten Sichtkontakt zu den abbiegenden Kraftfahrzeugen zu erreichen.

Im Verlauf der Kaiserleipromenade können westlich der Einnundung Amsterdamer Straße öffentliche PKW-Längsstellplätze in der Achse des Baumstreifens angeordnet werden. In den Erschließungsstraßen sind Längsstellplätze ebenfalls in den Achsen der strahlenbegleitenden Bäume vorgesehen. Entlang der Strahlenbergerstraße sind gemäß der vorliegenden Planung in Teilschnitten PKW-Stellplätze vorgesehen.

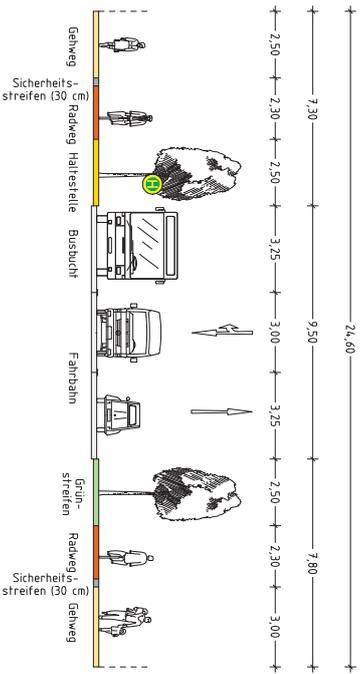
Für den Buslinienverkehr wird in der Kaiserleipromenade im Abschnitt Autobahnbrücke bis Amsterdamer Straße eine gesonderte Busspur vorgesehen.



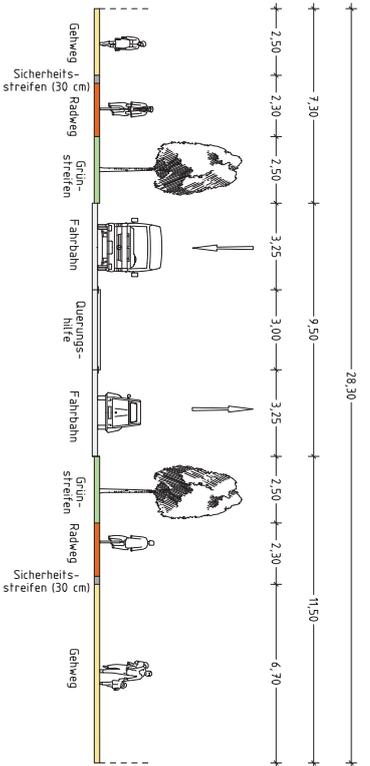


Oben Lage der Querprofile (Abb. 39)

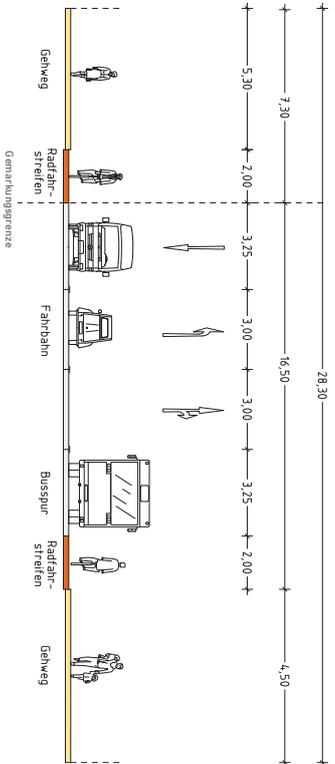
Berliner Straße, Querprofil 1, Blickrichtung West, M 1:200 (Abb. 40)



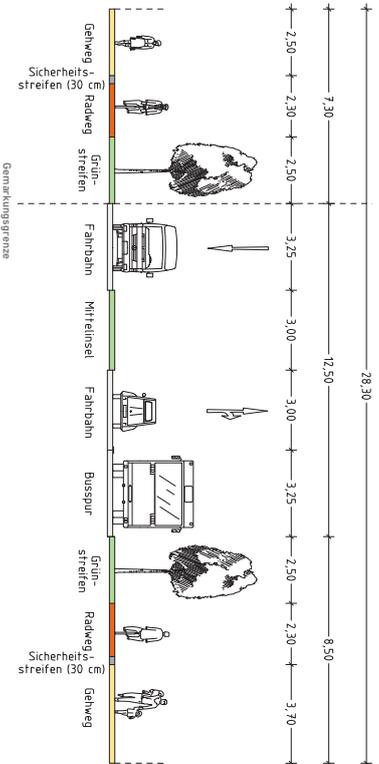
Berliner Straße, Querprofil 2, Blickrichtung West, M 1:200 (Abb. 41)



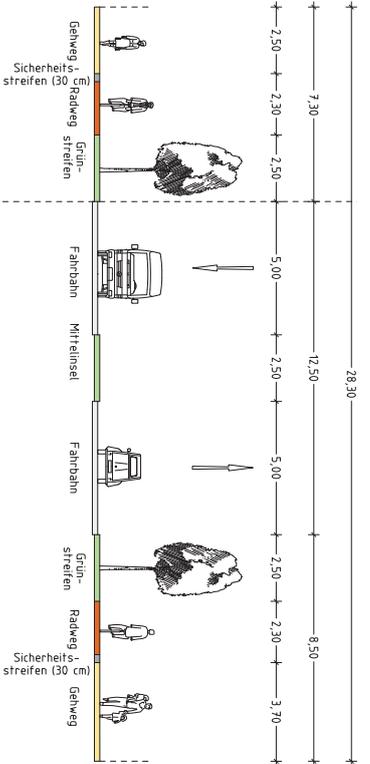
Kaiserleipromenade, Querprofil 3, Blickrichtung West, M 1:200 (Abb. 42)



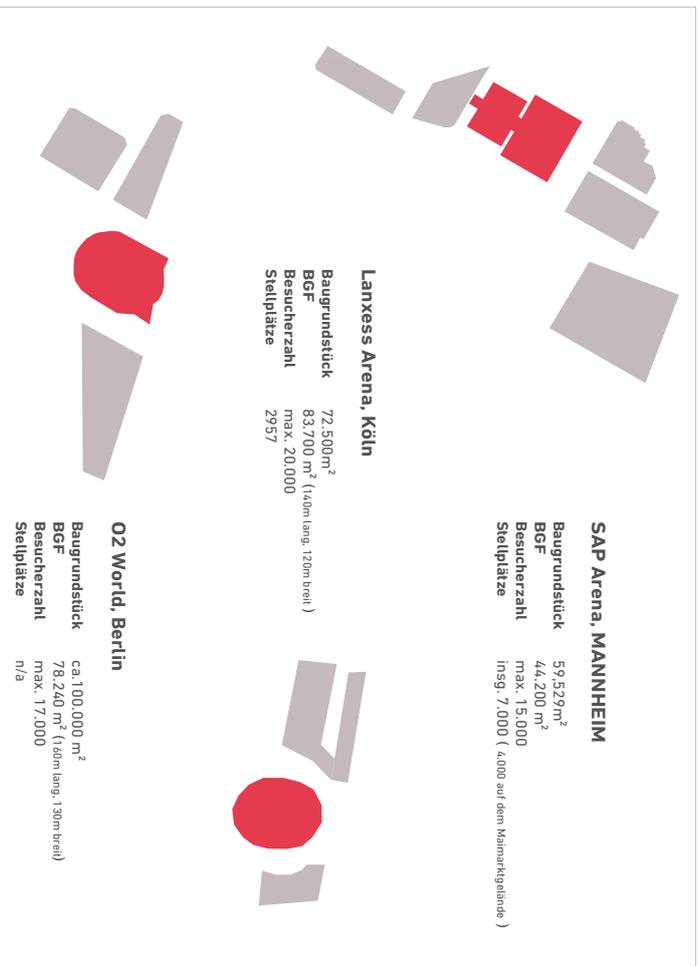
Kaiserleipromenade, Querprofil 4, Blickrichtung West, M 1:200 (Abb. 43)



Kaiserleipromenade, Querprofil 5, Blickrichtung West, M 1:200 (Abb. 44)







oben Referenzen Multifunktionshalle (Abb. 45)

## 11. Standortuntersuchung Multifunktionshalle

### 11.1 Aufgabenstellung

Das Kaiserlei-Areal wird als möglicher Standort für eine Multifunktionshalle diskutiert. Um die bisherigen Überlegungen fachlich zu vertiefen, war es Aufgabe im Zuge der Fortschreibung des Rahmenplans Kaiserlei die städtebaulichen und verkehrlichen Voraussetzungen zur Integration einer solchen Halle aufzuzeigen.

Der Planfeststellungsbeschluss für den Umbau der Autobahnanchlussstelle »Offenbach-Kaiserlei« und der Strahlenbergerstraße wurde im Jahr 2001 wirksam und steht aktuell zur Umsetzung an. Von besonderer Bedeutung ist in diesem Zusammenhang die Fragestellung, inwieweit die Ansiedlung einer Multifunktionshalle Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit des Erschließungssystems und die Umsetzung des Planfeststellungsbeschlusses hat.

Zur Klärung der städtebaulichen und verkehrlichen Voraussetzungen wurde folgendes Vorgehen gewählt:

Die Büros raumwerk und BPR untersuchten die notwendigen Bedarfe bezüglich Grundstücksgröße, Geschossfläche und benötigter Besucherstellplätze anhand vergleichbarer, realisierter Objekte (vgl. Abb. 45), sowie einer Machbarkeitsstudie aus dem Jahr 2011.

Die hieraus abgeleiteten Kennwerte dienen zur Definition einer realistischen Hallengröße an diesem Standort, welche die Ausgangsparameter für die städtebaulichen Variantenstudien bildet. Es kristallisierten sich zwei Varianten heraus, die als Grundlage für eine gleichzeitige Überprüfung des Verkehrsablaufs und der Leistungsfähigkeit des Straßennetzes durch das Büro PTV mittels Mikrosimulation dienen (siehe Gutachten PTV Transport Consult GmbH, Karlsruhe, Juni 2013).

### 11.2 Definition der Kennzahlen für die Multifunktionshalle

Als Grundlage der weiteren Untersuchungen wurden eine Kapazität von 13.000 Besuchern und eine Parkrauskapazität von 3.000 Stellplätzen festgelegt. Der zugrunde gelegte ÖV-Anteil wird mit 50% angenommen. Als kritischer Zeitraum wird die Überlagerung der anfallenden Veranstaltungsverkehre mit der abendlichen Spitzenspende (17:30 – 18:30) der sonstigen Verkehre untersucht. Es werden zwei Veranstaltungsszenarien betrachtet. Das Szenario »Konzert«, bei welchem Veranstaltungen mit verstärkter überregionaler Bedeutung untersucht werden, sowie das Szenario »Sport«, bei welchem Veranstaltungen mit verstärkter lokaler Bedeutung betrachtet werden.

### 11.3 Planungsvarianten Multifunktionshalle

Auch im Falle einer erfolgreichen städtebaulichen und verkehrsbahnischen Integration ist eine Umsetzung der Multifunktionshalle nicht garantiert. Aus diesem Grund werden für alle Variantenstudien immer zwei Realisierungsszenarien betrachtet:

1.) Die Multifunktionshalle inklusive Parkhaus mit 3.000 Stellplätzen wird realisiert.

2.) Der Rahmenplan berücksichtigt durch den Zuschnitt der Baufelder und die Organisation des Erschließungssystems die Realisierbarkeit einer Multifunktionshalle. Für den Fall, dass die Multifunktionshalle nicht gebaut wird, werden die Baufelder mit gewerblichen Nutzungen gefüllt.

Beide Planfälle sollen ein städtebaulich stimmiges Bild ergeben.

## Ergebnis der städtebaulichen Untersuchung

Aus städtebaulicher Sicht ist die Integration einer Multifunktionshalle in die Rahmenplanung für den Stadtteil Kaiserlei prinzipiell möglich. Eine solche Entwicklung steht jedoch in Abhängigkeit zu weiteren Rahmenbedingungen:

### Regionale Flächennutzungsplan

Der potenzielle Standort süd-westlich der Kaiserleipromenade auf Frankfurter Gemarkung ist im Regionalen Flächennutzungsplan (RegfNP) als »Fläche für die Landwirtschaft« dargestellt, welche darüber hinaus zusätzlich als »Vorbehaltsgelände für besondere Klimafunktionen« ausgewiesen ist. Die Entwicklung einer solchen Nutzung und deren Verortung in dieser Lage weichen somit von den Darstellungen des RegfNP ab. Dem Entwicklungsgebot nach § 8 Satz 2 Baugesetzbuch (BauGB), wonach ein Bebauungsplan aus dem Flächennutzungsplan zu entwickeln ist, wird folglich aktuell nicht entsprochen.

Zur Anpassung des RegfNP an die neuen Planungsziele müsste dieser entsprechend geändert werden und die Ausweisung einer Sondergebietsfläche zum Bau der Multifunktionshalle (Sondergebiet »Sport-/ Freizeitanlagen«) erfolgen. Eine Genehmigung ist dabei mit Auflagen zur Untersuchung der Verträglichkeit einer solchen Nutzung unter den Aspekten Verkehrserzeugung/ -abwicklung, Luftmissionen, Lärmmissionen und Klima verbunden.

### Seweso-I-Richtlinie/ Bundesimmissionschutzgesetz

Der Standort befindet sich zum Großteil innerhalb eines Störfallbereichs gemäß Seweso-I-Richtlinie (Abtungsabstand von 1.250 Metern – vgl. S. 11, Abb. 11). Diese Richtlinie wurde im § 50 Bundesimmissionschutzgesetz (BImSchG) umgesetzt und ist entsprechend zu berücksichtigen.

Nach dem Leitraden KAS-18 der Kommission für Anlagensicherheit (»Empfehlungen für Abstände zwischen Betriebsbereichen nach der Störfallverordnung und schutzbedürftigen Gebieten im Rahmen der Bauleitplanung – Umsetzung § 50 BImSchG«) sind insbesondere Baugelände im Sinne der BauNOV mit dauerhaftem Aufenthalt von Menschen – wie u.a. Mischgebiete (MI) und Sondergebiete (SO), sofern die öffentliche Nutzung überwiegt, wie zum Beispiel Gebiete für großflächigen Einzelhandel oder Messen – als schutzbedürftig im Sinne des § 50 Satz 1 BImSchG einzustufen.

Von Nutzungen mit starkem Publikumsverkehr – auch bei geringen Gesamtarbeitszeiten (im Verhältnis zur im Freien verbrachten An-/ Abreisezeit) – wird generell abgeraten, da hier im Falle erheblicher Schweregrade bei der praktischen Umsetzung eines »Schutzes durch Verbleiben in geschlossenen Gebäuden« bestehen.

Durch anlagenseitige Maßnahmen ist ggf. eine Reduzierung des Abtungsabstands zu erzielen, so dass die Nutzbarkeit des Standortes für eine entsprechende Veranstaltungshalle ermöglicht wurde.

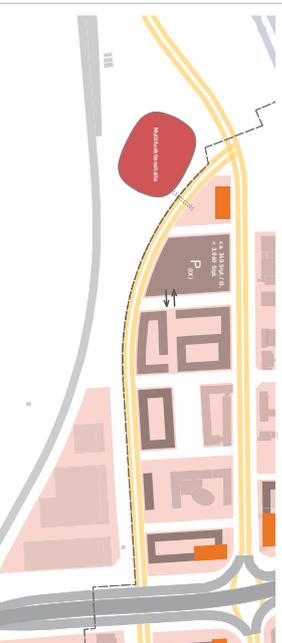
## Variante »Freistehende Multifunktionshalle«

Die Variante berücksichtigt den Straßenverlauf der Kaiserleipromenade – aufbauend auf der bisherigen Rahmenplanung und dem Planfeststellungsbeschluss. Die Multifunktionshalle befindet sich als freistehendes Solitärgebäude auf Frankfurter Gemarkung.

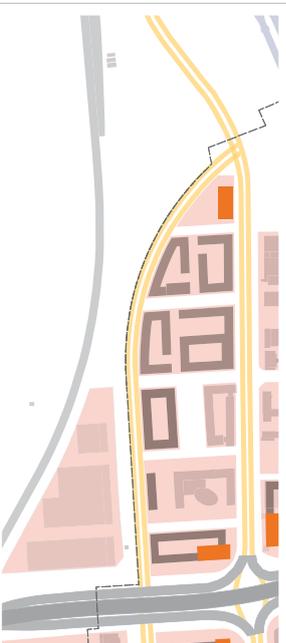
Das zugehörige, 9-geschossige Parkhaus befindet sich auf Offenbacher Gemarkung innerhalb des zweiten Baufeldes im Bereich des Quartiers Kaiserlei »Neue Mitte«.

Aufgrund der geringeren Geschosshöhe bei Parkhäusern (ca. 2,8 m) ist eine städtebaulich vertragliche Integration eines solchen Bauwerks trotz der größeren Anzahl an Geschossen als bei den angrenzenden Büro- und Gewerbebauten problemlos möglich. Die maximal zulässige Gebäuhöhe von 25,5 m wird nicht überschritten.

### mit Multifunktionshalle



### mit Büronutzung

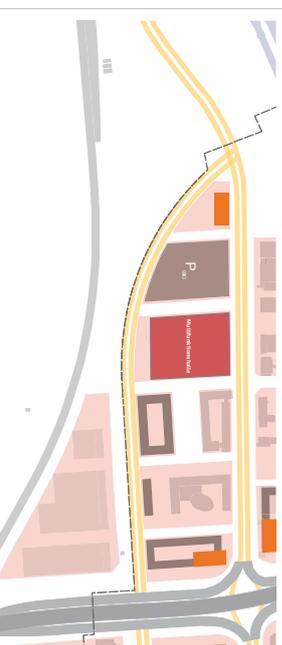


## Variante »Integrierte Multifunktionshalle«

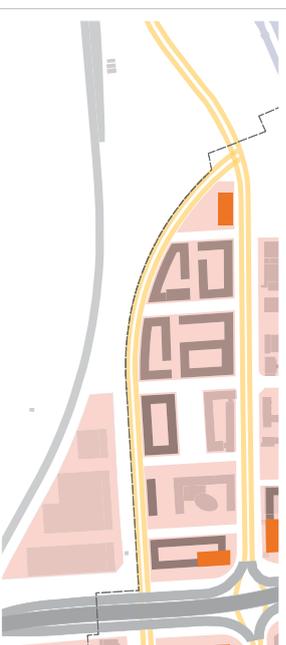
Die Variante berücksichtigt den Straßenverlauf der Kaiserleipromenade – aufbauend auf der bisherigen Rahmenplanung und dem Planfeststellungsbeschluss. Die Multifunktionshalle befindet sich auf Offenbacher Gemarkung als Teil der Blockstruktur der »Neuen Mitte«.

Die Integration einer solchen Halle innerhalb dieses räumlich stark begrenzten Bereichs erscheint unter organisatorischen Gesichtspunkten jedoch als schwierig.

### mit Multifunktionshalle



### mit Büronutzung



OBEN Variante »Freistehende Multifunktionshalle« (Abb. 46)

OBEN Variante »Integrierte Multifunktionshalle« (Abb. 47)

## Ergebnis der verkehrlichen Untersuchung

Die leistungsfähige Erschließung einer Multifunktionshalle mit dem zugrunde gelegten Betriebskonzept und den angenommenen Rahmenbedingungen ist nur mit hohem baulichem und betrieblichem Aufwand möglich, insbesondere an der Anschlussstelle »Offenbach-Kaiserlei« sind – in Abweichung zur Planfeststellung – kapazitätssteigernde Maßnahmen erforderlich um negative Auswirkungen auf den Verkehrsfuß der BAB 661 in beiden Fahrtrichtungen zu vermeiden.

Dabei ist zu berücksichtigen, dass der erforderliche Ausbauzustand nur im Veranstaltungsfall bei Überlagerung mit der abendlichen Spitzzeit der sonstigen Verkehrsebene benötigt wird. Zu den übrigen Tageszeiten wäre somit ein zum Teil stark überdimensioniertes Netz vorhanden. Darüber hinaus wäre eine Bevorratung des ÖPNV gegenüber dem MIV als attraktive Erschließung der Multifunktionshalle nicht realisierbar, da die in der Kaiserleipromenade geplante Busspur temporär dem MIV zur Multifunktionshalle zur Verfügung gestellt werden muss.

Für eine ausreichende Leistungsfähigkeit im Veranstaltungsfall müssen im Einzelnen folgende Umbauten und Ergänzungen eingeplant werden.

- Erweiterung des Kaiserleiknotens und der Strahlenbergerstraße
- Eine zusätzliche, vierte Geradeausspur von der Autobahn aus Nord kommend (1)
- Eine zusätzliche, dritte durchgehende Geradeausspur in der Strahlenbergerstraße vom Kaiserleiknoten bis zur Amsterdamer Straße (2) und damit verbunden der Entfall von vorhandenen Stellplätzen
- Eine neue zweispurige Linksablenkmöglichkeit in der Strahlenbergerstraße am Knoten mit der Erschließungsstraße für das Parkhaus unter Beibehaltung von zwei Geradeausfahrstreifen, Entfall von Parkplätzen, möglicherweise Entfall des Mittelstreifens mit Bäumen (3)
- Eine zusätzliche (zweite) Rechtsablenkmöglichkeit von der Strahlenbergerstraße in die Kaiserleipromenade (4)

Schaffung der Durchfahrt unter der Autobahnbrücke zur Kaiserleipromenade

- Von der Autobahn aus Süden kommend (5)
- Von der Autobahn aus Norden kommend (6)

Anpassungen an der Kaiserleipromenade

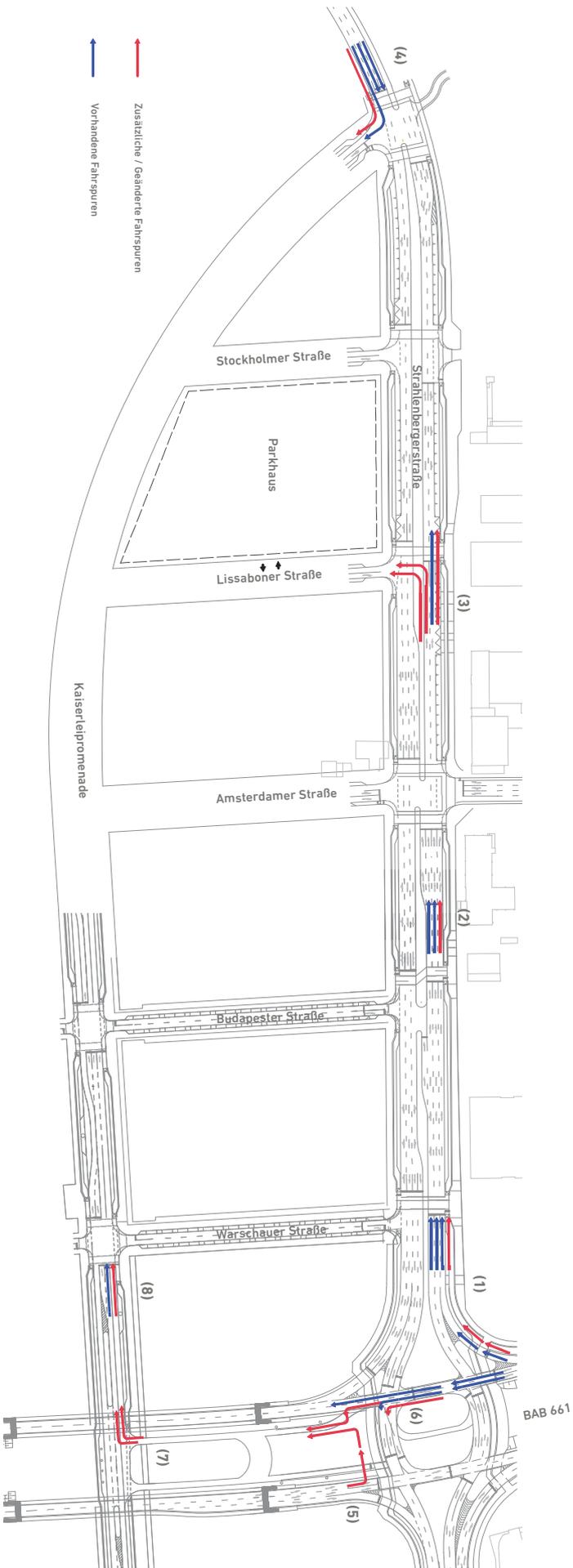
- Eine signalisierte Einmündung an der auf zwei Zufahrtsspuren erweiterten Buswendeanlage unter der Autobahn (7)
- Betrieb mit zwei durchgehenden MIV-Spuren von der neuen Einmündung an der Buswendeanlage bis zur Parkhauszufahrt durch temporäre Freigabe der Busspur (8).

Die Untersuchung zeigt auch, dass ab einer Halbierung des MIV-Verkehrsaufkommens der Multifunktionshalle auf einen Großteil der oben erwähnten Infrastrukturweiterungen ohne leistungsfähigkeitsentbehren verzichtet werden kann. Dies betrifft insbesondere die planfeststellungsrelevanten Maßnahmen.

Zusammenfassend ist aus verkehrsgutachterlicher Sicht die Anschließung einer Multifunktionshalle mit dem derzeit prognostizierten Verkehrsaufkommen im Kaiserlei-Quartier – aufgrund der Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems – nur mit Anpassungen am bestehenden Planfeststellungsbeschluss möglich.

Alternativ sind Lösungen oder Konzepte zu suchen, die eine Anpassung des Planfeststellungsbeschlusses nicht erfordern.

Für den Fall der Überlagerung der Verkehrsverkehre mit der nachmittäglichen Hauptverkehrszeit sind weitgehende Maßnahmen zur leistungsfähigen Abwicklung des zu erwartenden Verkehrsaufkommens erforderlich, die voraussichtlich zum Teil nicht durch den Planfeststellungsbeschluss zum Umbau der Anschlussstelle »Offenbach-Kaiserlei« und der Strahlenbergerstraße abgedeckt sind.



Oben Darstellung der kapazitätssteigernden Maßnahmen (Abb. 48)





## 12. Städtebauliche Kennzahlen

### 12.1 Städtebauliche Konfiguration

Der innerhalb der Fortschreibung der Rahmenplanung dargestellte städtebauliche Entwurf soll ein idealtypisches Entwicklungsszenario abbilden, welches in weiten Teilen versucht optimale stadträumliche Bedingungen zu generieren. Es stellt jedoch nicht zwangsläufig die einzige realisierbare, städtebauliche Konfiguration dar.

### 12.2 Bezug zum bisherigen Rahmenplan

Die Baufelder der ehemaligen Rahmenplanung dienen – zur besseren Vergleichbarkeit – als Grundlage für die Berechnung der Kennzahlen innerhalb der Fortschreibung.

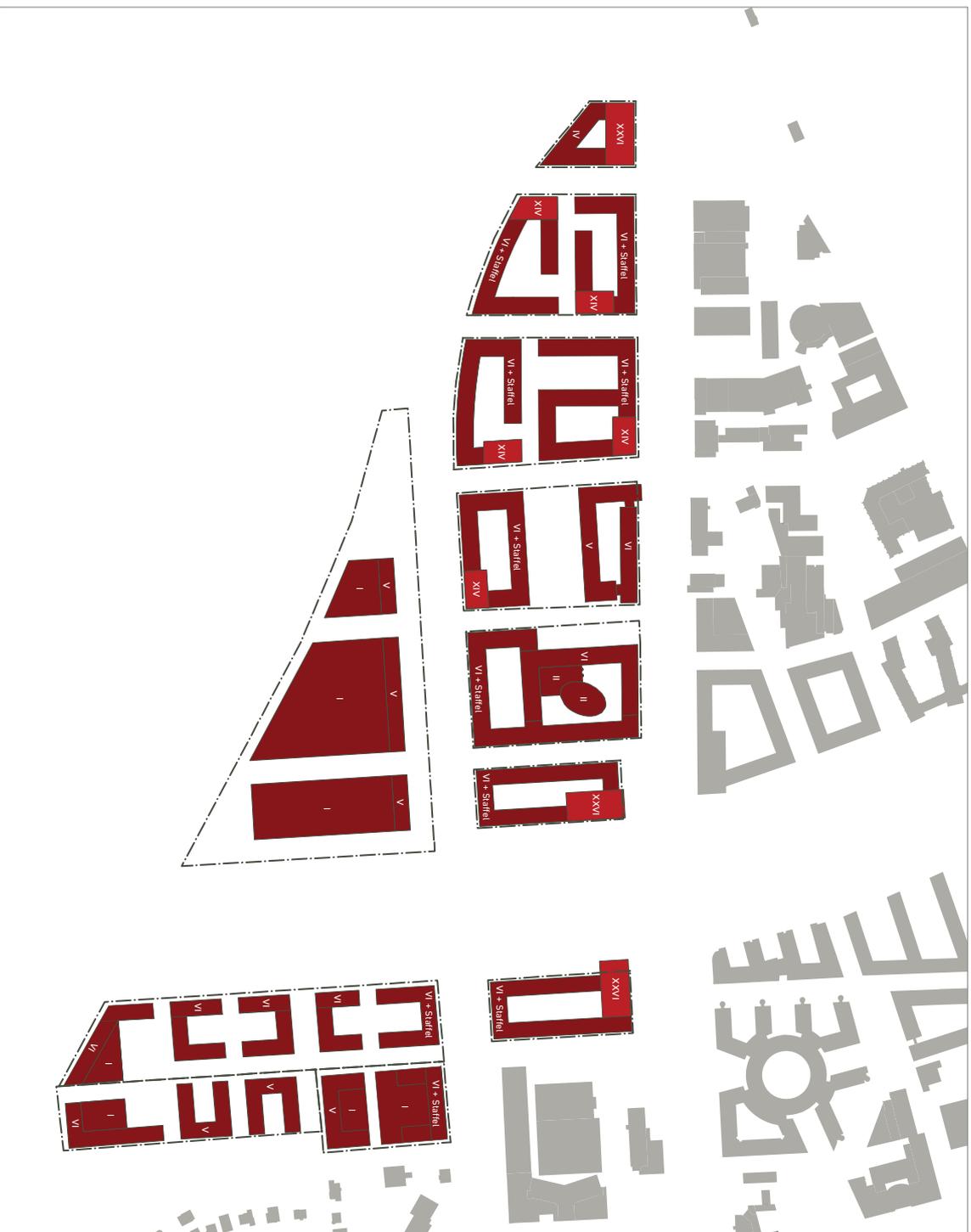
Teilweise wurden – aufgrund der städtebaulichen Neuordnung – Baufelder zusammengefasst:

Die im bisherigen Rahmenplan vorgesehene Grundfläche wird in der Fortschreibung als Baufeld 0 für eine Bebauung vorgesehen.

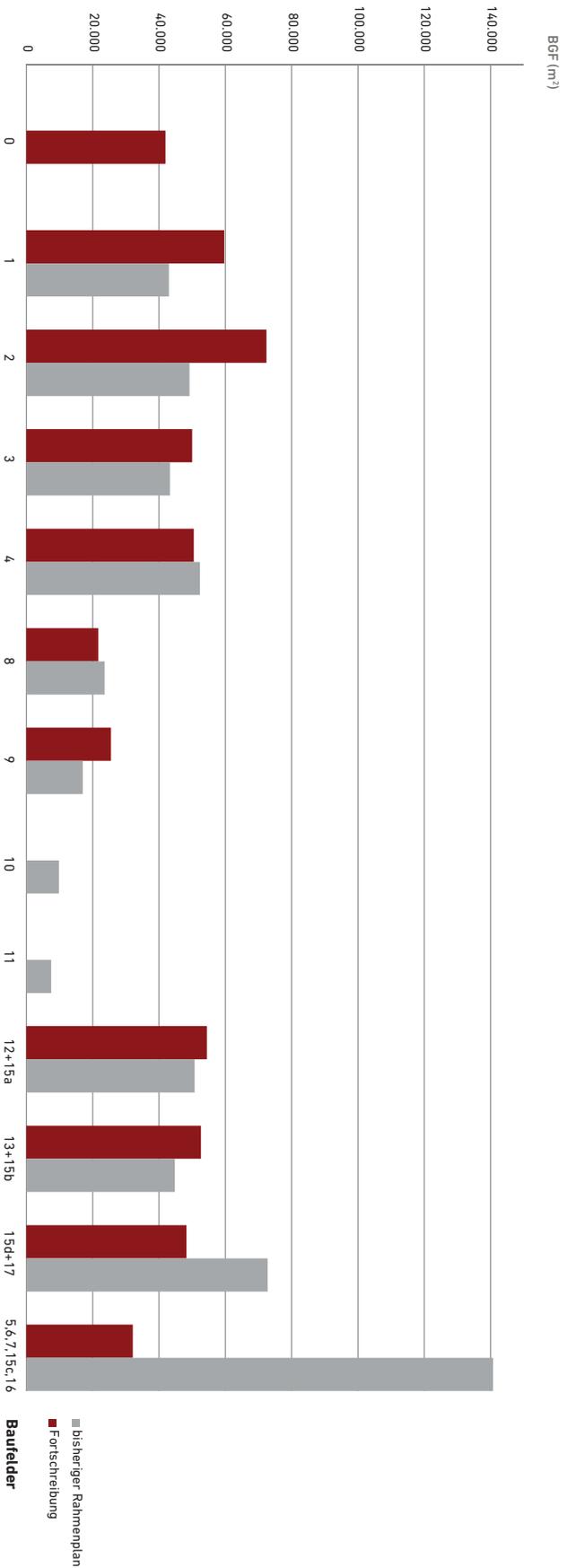
Das Baufeld 10 im Süd-Osten entfällt gänzlich aufgrund der nicht mehr projektierten Wohnbebauung am Rande des Bestandsquartiers.

Das Baufeld 11 wird im fortgeschriebenen Rahmenplan nicht überbaut.

12.3 Rahmenplangebiet ohne Multifunktionshalle

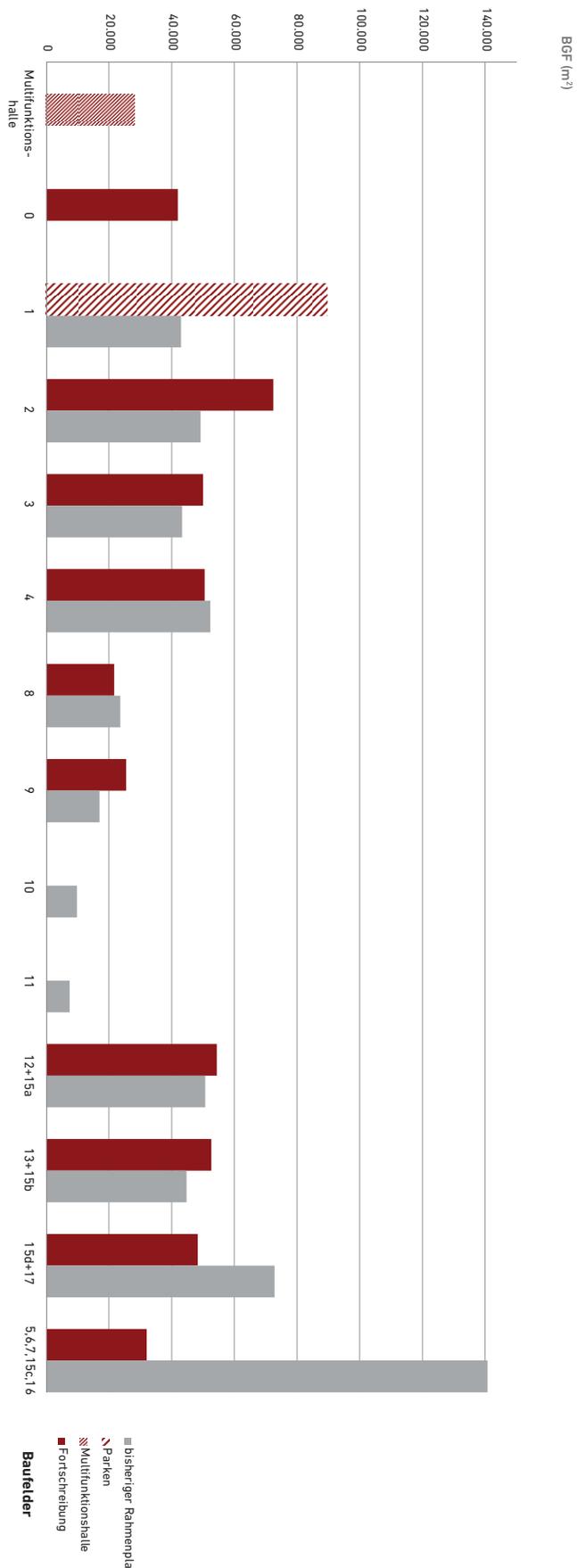


LINKS Rahmenplan-Fortschreibung: Berechnungsgrundlage (Abb. 50)  
RECHTS Rahmenplan-Fortschreibung: Berechnung BGF je Baufeld (Abb. 51)



	0	1	2	3	4	8	9	10	11	12 + 15a	13 + 15b	15d + 17	5.6, 7, 15c, 16	Gesamt
<b>Fortschreibung</b>	41.934	59.645	72.424	50.026	50.508	21.697	25.522	0	0	54.424	52.634	48.299	32.074	<b>509.186</b>
bisheriger Rahmenplan		43.015	49.210	43.308	52.354	23.611	17.016	9.814	7.471	50.722	44.771	72.814	140.798	<b>554.900</b>





	Multifunktionshalle	0	1	2	3	4	8	9	10	11	12+15a	13+15b	15d+17	5, 6, 7, 15c, 16	Gesamt
Fortschreibung	0	0	0	72.424	50.026	50.508	21.697	25.522	0	0	54.424	52.634	48.299	32.074	449.541
Multifunktionshalle	28.296	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	28.296
Parken	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
bisheriger Rahmenplan	0	0	89.654	43.015	49.210	43.308	52.354	23.611	17.016	9.814	7.471	50.722	44.771	72.814	89.654
<b>Gesamt</b>	<b>28.296</b>	<b>0</b>	<b>89.654</b>	<b>43.015</b>	<b>49.210</b>	<b>43.308</b>	<b>52.354</b>	<b>23.611</b>	<b>17.016</b>	<b>9.814</b>	<b>7.471</b>	<b>50.722</b>	<b>44.771</b>	<b>72.814</b>	<b>554.900</b>



oben Blick über das Kaiserlei-Quartier von Norden (Abb. 54)

## 13. Zusammenfassung

### 13.1 Zielsetzung der bisherigen Rahmenplanung

Die grundlegende städtebauliche Zielsetzung des bisherigen Rahmplans Kaiserlei bestand darin gemischt genutzte Blockstrukturen als Basis für einen urbanen Stadteil zu entwickeln und so Arbeiten und Wohnen in ausgewogenem Verhältnis zu kombinieren. Ein Netzwerk aus Wegen und Plätzen bildete den Rahmen für das öffentliche Leben innerhalb des neuen Stadtteils. Als stadträumliche Dominante markierte ein »Hochhaus-Quartier« die Schnittstelle von Berliner Straße und Autobahn als zentralen Ort. Zum Schutz des Quartiers vor Lärmemissionen der Autobahn war eine Abschirmung durch eine eng anliegende geschlossene Bebauung vorgesehen.

### 13.2 Anlass und Zweck der Fortschreibung

Durch die Neuaufstellung des Regionalen Flächennutzungsplans mit Siedlungsbeschränkungsgebiet, innerhalb dessen Grenzen eine Ausweisung von neuen Wohnstandorten im Rahmen der Bauleitplanung nicht mehr möglich ist, wird die zukünftige Entwicklung des Kaiserlei-Quartiers in maßgeblich neue Bahnen gelenkt.

Die planungsrechtliche Ausweisung eines neuen Gewerbequartiers auf Frankfurter Gemarkung im südlichen Kaiserlei als Standort für Gewerbebetriebe aller Art und eine Reduzierung der ursprünglich geordneten baulichen Dichte unter Vermarktungsaspekten stehen im Widerspruch zu den Zielen des bisherigen Rahmenplans. Der damit verbundene Wegfall des südwestlichen Hochhausstandortes und die Aufgabe des Boulevardcharakters entlang der südlichen Bauungsfläche der Kaiserleipromenade erfordern eine städtebauliche Neuordnung und eine Anpassung der Planungsziele der Rahmenplanung.

Zur Eruerung eines potenziellen Standorts für eine neue Multifunktionshalle im Großraum Frankfurt-Offenbach soll im Rahmen der Fortschreibung des Rahmenplans nunmehr die Machbarkeit einer solchen Halle aus städtebaulicher und verkehrlicher Sicht am Standort Kaiserlei untersucht und bewertet werden.

### 13.3 Städtebauliches Konzept

Innerhalb der Fortschreibung des Rahmenplans fungiert die Strahlenbergerstraße zukünftig als neues, städtisches »Quartiers-Rückgrat« und übernimmt den Boulevard-Charakter der Kaiserleipromenade. Stadträumlich kommt der Kaiserleipromenade mit ihren grünen, von Bäumen gesäumten Süseite eine untergeordnete Bedeutung zu. Zum Ausgleich hierfür wird ein stärkerer Fokus bei der Entwicklung von Grün- und Freiflächen auf die ruhigeren und geschützten Innenbereiche der Bebauungsstruktur gelegt.

Im Weiteren soll die forcierte Entwicklung von Freiraumverbindungen zum Main – unter Einbeziehung vorrhandener Grün- und Freiflächen – einerseits zu einer höheren Aufenthaltsqualität im Quartier selbst beitragen, andererseits das Naherholungs- und Freizeipotenzial der Uferzone besser erschließen. Insbesondere entlang der Autobahn entstehen durch den geplanten »Freiraumkorridor« in Nord-Süd-Richtung neue Fuß- und Radwegeverbindungen von über-

geordneter Bedeutung, die zusammen mit den quartiersinternen Verbindungen des lokale Wegenetz sinnvoll ergänzen. Abgeleitet aus der spezifischen räumlichen Situation und der jeweiligen Nutzung definiert die Fortschreibung der Rahmenplanung vier städtebauliche Entwicklungsschwerpunkte:

#### Gewerbequartier »Am Grenzgraben«

Durch die Unzulässigkeit von Wohnnutzungen durch das Siedlungsbeschränkungsgebiet wird in diesem Teilbereich die Entwicklung eines hochwertigen Gewerbequartiers angestrebt, wobei ausschließlich die Ansiedlung von Betrieben erwünscht ist, die keine störenden Auswirkungen auf die angrenzende Wohnbebauung haben. Zwischen Gewerbe und bestehendem Wohnen im Osten dient ein »Grünkorridor« als zusätzlicher Freiraum-Puffer.

#### Gewerbequartier »Kaiserleipromenade«

Das Quartier soll als Gewerbefläche entwickelt werden und arrendiert das Kaiserleigebiet im Süden. Innerhalb des Gewerbegebietes mit seinen unterschiedlichen, heterogenen Gebäudeformen und Nutzungsansprüchen soll die Gebäudehöhe auf maximal 21 m beschränkt werden.

Aufgrund des vorhandenen S-Bahn-Tunnels wird die städtische Bauungsfläche entlang der Kaiserleipromenade zurückversetzt verlaufen. Um einen adäquaten, räumlichen Übergang zum Gewerbegebiet zu erzielen, wird dieser Bereich der Kaiserleipromenade als »grüne« von Bäumen geprägte Rankkante ausgebildet.

#### Kaiserlei »Neue Mitte«

Das zentrale »Herzstück« des Kaiserleis bildet der Bereich zwischen Strahlenbergerstraße und Kaiserleipromenade. Die Bauungsstruktur in diesem Teilbereich prägt in besonderem Maße den Charakter und das Erscheinungsbild des gesamten Stadteils. Ein Kanon aus einfachen »Bauregeln« dient zur Qualitätssicherung und stellt ein konsistentes Erscheinungsbild des Quartiers sicher. Durchgehende Raumkanten entlang der Strahlenbergerstraße und der Kaiserleipromenade erzeugen einen klar definierten Stadtraum. Ein differenziertes, öffentlich zugängliches Wegenetz aus Gassen, Höfen und kleinen Plätzen in den Blockinnenbereichen trägt zu einer hohen Aufenthaltsqualität im Quartier bei.

#### »Hochhaus-Cluster«

Den neuen »Quartierschwerpunkt« markiert am Kreuzungspunkt von Autobahn und Strahlenbergerstraße eine »Hochhaus-Sequenz« – bestehend aus drei Hochpunkten. Diese bildet zugleich eine »Torsion« zur Strahlenbergerstraße aus. Zwei weitere Hochpunkte markieren die »Quartiersengänge« im Norden und Westen und spannen vom neuen Zentrum aus den Bogen zum Main und nach Frankfurt auf.

### 13.4 Verkehrskonzept

Schon heute stößt das Verkehrssystem rund um den Kaiserleirei-seil in den Spitzenstunden an die Grenze seiner Leistungsfähigkeit. Die Städte Frankfurt am Main und Offenbach am Main haben

sich deshalb für einen zeitnahen Umbau des Kaiserleireiseis entschieden und sich wechselseitig verpflichtet, sich bei der Schaffung der hierfür notwendigen rechtlichen Voraussetzungen zu unterstützen. Der heutige Autobahnanschluss soll durch das bereits planfestgestellte Kreuzungsbauewerk (Autobahntrasse auf Brückenbauwerk) sowie durch einen lichtsignalgeregelten Knotenpunkt ersetzt werden. Weiterer Teil der Planfeststellung ist darüber hinaus der Umbau der Strahlenbergerstraße.

Das Verkehrskonzept zur Fortschreibung des Rahmenplans basiert entsprechend in weiten Teilen auf dem des bisherigen Rahmenplans. Die Strahlenbergerstraße wird gegenüber dem vorliegenden Planfeststellungsbeschluss nicht verändert. Die Querschnittsgestaltung der Kaiserleipromenade wird – entsprechend ihrer neuen stadträumlichen Bedeutung – angepasst.

Das Verkehrsquartieren zur Untersuchung der verkehrlichen Leistungsfähigkeit des Straßennetzes (PTV Transport Consult GmbH, Karlsruhe, Juni 2013) bestätigt, dass für das Straßennetz des fortgeschriebenen Rahmenplans eine ausreichende Leistungsfähigkeit nachgewiesen werden kann.

### 13.5 Standortuntersuchung Multifunktionshalle

Zur Definition der Größe einer neuen Multifunktionshalle und der hieraus abgeleiteten Kennzahlen wurden eine Kapazität von 13.000 Besuchern und eine Parkhauskapazität von 3.000 Stellplätzen angenommen.

Der verkehrlichen Untersuchung wird ein 0%-Anteil von 50 % zugrunde gelegt. Als kritischer Zeitraum wird die Überlagerung der anfallenden Veranstaltungsverkehre mit der abendlichen Spitzenstunde der sonstigen Verkehre untersucht. Es werden zwei Veranstaltungsszenarien betrachtet. Das Szenario »Konzert«, bei welchem Veranstaltungen mit verstärkt überregionaler Bedeutung untersucht werden, sowie das Szenario »Sport«, bei welchem Veranstaltungen mit verstärkt lokaler Bedeutung betrachtet werden.

#### Ergebnis der städtebaulichen Untersuchung

Aus städtebaulicher Sicht ist die Integration einer Multifunktionshalle in die Rahmenplanung für den Stadteil Kaiserlei prinzipiell möglich, jedoch sind vorausgehend verschiedene planungsrechtliche Belange zu prüfen.

Eine Realisierung auf Frankfurter Gemarkung – als freistehendes Solitärgebäude – westlich des im Regionalen Flächennutzungsplans dargestellten Siedlungsgebietes stellt aus städtebaulicher und organisatorischer Sicht die zu bevorzugende Variante dar, erfordert jedoch eine Anpassung der Planungsziele des RegRN. Diese bedarf der landesplanerischen Abstimmung mit der Regionalversammlung und der Verbandskammer des Regionalverbandes FrankfurtRhein-Main.

Durch die Lage dieses Standortes innerhalb eines Störfallbereichs gemäß Seveso-II-Richtlinie ist die Ansiedlung von Nutzungen mit

starkem Publikumsverkehr hier nur bedingt möglich. Mit anlagenseitigen Maßnahmen könnten jedoch die Achtungsabstände ausreichend reduziert werden.

Eine Umsetzung auf Offenbacher Gemarkung – als Teil der Blockstruktur des Quartiers »Kaiserlei-Neue Mitte« – wird unter dem Aspekt der Organisation der betrieblichen Abläufe als schwierig eingeschätzt, da hier die id.R. erforderlichen weiträumigen Flächen für Zu- und Abgang der Besucher und die Andienung durch Lkw in unmittelbarer Hallennähe fehlen.

#### Ergebnis der verkehrlichen Untersuchung

Unter verkehrlichen Aspekten ist eine Multifunktionshalle mit dem zugrunde gelegten Betreiberkonzept und den angrenzenden Rahmenbedingungen und Dimensionen nur mit hohem baulichem und betrieblichem Aufwand innerhalb des Verkehrssystems des Kaiserleis realisierbar, insbesondere sind an der Anschlussstelle »Offenbach-Kaiserlei« – in Abweichung zur Planfeststellung – kapazitätssteigernde Maßnahmen erforderlich um negative Auswirkungen auf den Verkehrsstress der BAB 661 in beiden Fahrtrichtungen zu vermeiden. Außerdem der abendlichen Spitzenstunde wäre jedoch ein zum Teil stark überdimensioniertes Netz vorhanden. Darüber hinaus wäre eine Bevorratung des ÖPNV gegenüber dem MV als attraktive Erschließung der Multifunktionshalle nicht realisierbar.

Ab einer Halbierung des MV-Verkehrsaufkommens der Multifunktionshalle kann auf einen Großteil der Infrastrukturverweiterungen ohne Leistungsfähigkeitsverlusten verzichtet werden.

Zusammenfassend ist aus verkehrsgüchterlicher Sicht die Ansiedlung einer Multifunktionshalle mit dem derzeit prognostizierten Verkehrsaufkommen im Kaiserlei-Quartier – aufgrund der Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems – nur mit Anpassungen am bestehenden Planfeststellungsbeschluss zum Umbau der Anschlussstelle »Offenbach-Kaiserlei« und der Strahlenbergerstraße möglich. Alternativen sind Lösungen oder Konzepte zu finden, die eine Anpassung des Planfeststellungsbeschlusses nicht erfordern.

