



REVITALISIERUNG DES EHEMALIGEN CHEM. FARBWERKS ZWISCHEN OFFENBACH UND BÜRGEL

Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept

Offenbach
am Main
OF


**STÄDTEBAU-
FÖRDERUNG**
von Bund, Ländern und
Gemeinden


**STADTUMBAU
IN HESSEN**

Das Luftbild auf der Titelseite entstammt der Befliegung im Auftrag des Vermessungsamts der Stadt Offenbach a. M. im Jahr 2008

Referat 60.31 - Stadtentwicklung

Stand: 15. August 2017

Inhalt

Inhalt	3
Abbildungs- und Quellenverzeichnis.....	4
Planungsanlass und allgemeine Entwicklungsziele	5
1 Analyse	6
1.1 Wirtschaftliche Entwicklung Offenbachs	6
1.2 Analysen und Planungsansätze des Masterplans Offenbach am Main 2030	8
1.2.1 Perspektiven der Wirtschaftsbereiche in Offenbach.....	8
1.2.2 Die Offenbacher Gewerbeflächenpotenziale.....	11
1.3 Der Offenbacher Osten – städtischer Schwerpunkt des produzierenden Gewerbes.....	12
1.4 Problemstellung	12
1.4.1 Handlungsbedarfe und allgemeine Entwicklungschancen	14
1.4.2 Konkrete, unmittelbar mit dem Stadtumbau verbundene Entwicklungschancen	17
1.4.3 Weitere, mittelbare Entwicklungschancen aus dem Stadtumbau	21
1.5 SWOT-Analyse für die Stadt und das Stadtumbaugebiet.....	25
2 Darstellung des Fördergebiets und Begründung des Gebietszuschnitts	26
3 Leitgedanken.....	27
4 Einzelmaßnahmen	29
5 Flächenbilanz Teilflächen A und B	35
6 Zeitplanung	36
7 Finanzierungsplanung	37
8 Organisations- und Beteiligungsstruktur	38
Anlagen.....	40
Anlage 1: Stadtumbaugebiet.....	40
Anlage 2: Städtebauliches Entwicklungskonzept für die Teilgebiete A und B	41
Anlage 3: Übersicht: Lageplan der Einzelmaßnahmen.....	42
Anlage 4: Differenzierter Finanzierungsplan.....	43
Anlage 5: Konfliktanalyse einer möglichen Trasse der Verbindungsstraße.....	44
Anlage 6: Kurztexte zur Werksgeschichte	45

Abbildungs- und Quellenverzeichnis

Abb. 1: Beschäftigtenentwicklung 1961 bis 2016 nach Wirtschaftssektoren; Quelle: eigene Berechnungen des Statist. Amts der Stadt Offenbach a.M.	6
Abb. 2: sozialversicherungspfl. Beschäftigte am Arbeitsort (2000 - 2013); Quelle: Masterplan Offenbach am Main 2030, S. 32.....	7
Abb. 3: Entwicklung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten 2009-14; Quelle: https://www.region-frankfurt.de/Regionalverband/Region-in-Zahlen	7
Abb. 4 Beispielfotos einer Büroimmobilie mit langjährigem Leerstand (Baujahr Anfang 1990); Quelle: immobilienwirtschaftliche Präsentation von Hr. Tarkan Straub, Cushman & Wakefield in der ExWoSt-Werkstatt am 25.09.2015 in Offenbach a.M.....	9
Abb. 5: Flächenpotenziale Wirtschaft - Verfügbarkeiten; rot gekennzeichnet ehem. Farbwerk, Quelle: Masterplan, S. 70	11
Abb. 6: Industriegebiete mit Erschließung; Quelle: Flächennutzungsplan Offenbach am Main 1963, S. 33	12
Abb. 7: Gewerbegebiete im Offenbacher Osten, Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage des Luftbilds der Befliegung im Auftrag des Vermessungsamts der Stadt Offenbach am Main im Jahr 2012	13
Abb. 8: Profilierung der Gewerbeflächen im Masterplan Offenbach am Main 2030; Quelle: Präsentation AS&P i.R. der 10. Koordinierungsgruppensitzung am 09.11.2015	15
Abb. 9: Darstellung der Verbindungsstraße im Flächennutzungsplan 1987 des UVF; Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage des letzten Planstands (2011) des FNP des Umlandverbands Frankfurt.....	16
Abb. 10: Regionalparkroute mit Frankfurter Grüngürtel und Grün- und Freiraum in Offenbach 2030; Quellen: https://www.google.de/search?q=regionalparkroute+rhein+main&source=Inms&tbn=isch&sa=X&sqi=2&ved=0ahUKEwip4pPZ74DTAhWEKCwKHUzjCu0Q_AUICSgE&biw=1920&bih=911&dpr=1#imgrc=QPnD9XHI0HojkM:&spf=191 und Masterplan, S. 140.....	17
Abb. 11: Anlagenring; Quelle: Stadtplan der Stadt Offenbach am Main von 1885	18
Abb. 12: Kuhmühlgraben und Hainbach in der historischen Karte von 1801; Quelle: Vermessungsamt der Stadt Offenbach am Main	19
Abb. 13: Lückenschlüsse im bestehenden Radwegenetz; Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage des Fahrradstadtplans der Stadt Offenbach am Main, Ausgabe 2017	20
Abb. 15: Neuordnung der Verkehrsbeziehungen/Unterbindung der Schleichwege im Offenbacher Osten, Lage des OVO-Geländes und des Knotenpunkts der B448; Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage des Luftbildes im webgis der Stadt Offenbach a.M.....	22
Abb. 16: Auszug aus dem Regionalen Flächennutzungsplan 2010; Quelle: Regionmap des Regionalverbands Frankfurt-Rhein-Main;	22
Abb. 17: südlicher Ortsrand von Bürgel; Quelle: webgis der Stadt Offenbach a.M., Luftbild 2016.....	23
Abb. 18: Entwicklung des Offenbacher Ostens; Quelle: Masterplan, S. 116.....	24
Abb. 19: ehem. Hafenbahn; Quelle: Stadtplan der Stadt Offenbach, 1952.....	26
Abb. 20: Stadtumbaugebiet - Teilgebiete A und B; Quelle: eigene Bearbeitung auf Grundlage der ALK.....	26
Abb. 21: Teilgebiet C des Stadtumbaugebietes (andeutungsweise); Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage des Luftbildes 2014 (Vermessungsamt OF)	27
Abb. 22: bislang parzellenscharf definierbarer Umgriff des Teilgebietes C des Stadtumbaugebietes; Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage der ALK.....	27
Abb. 23: Lage der Parkplätze im Kuhmühlal; Quelle: webgis der Stadt Offenbach a.M., Luftbild 2016	30
Abb. 24: Ausschnitt aus dem Stadtplan der Stadt Offenbach von 1964; Quelle: Stadt Offenbach a.M.	31
Abb. 25: Auszug aus der automatisierten Konfliktanalyse des Regionalverbandes Frankfurt-RheinMain; Quelle: www.region-frankfurt.de/websup	44
Abb. 26: Quelle alle drei Fotos: Stadt Offenbach am Main	45

Planungsanlass und allgemeine Entwicklungsziele

Das traditionsreiche chemische Farbwerk zwischen Offenbach und Bürgel stellte im Jahr 2010 nach knapp 170-jähriger Geschichte die Produktion ein. Für die Stadt Offenbach und seine Bewohner war es in der Vergangenheit als zeitweiliger Weltmarktführer für bestimmte chemische Produkte ein prestigeträchtiger Imagefaktor, Arbeitgeber für Generationen und ganze Familien stolzer Betriebsangehöriger sowie lange Jahre ein sicherer Gewerbesteuerzahler. Waren in Blütezeiten bis zu 2.000 Menschen auf dem Werksgelände beschäftigt, zeichnete sich spätestens Ende der 1990er Jahre ab, dass die Farbchemie in Offenbach keine Zukunftsaussichten mehr bot. Nach der Werksschließung im Jahr 2010 siedelte Clariant noch vereinzelte gewerbliche Nachnutzer an, doch der erhoffte Käufer für das über 30 ha große Gelände fand sich nicht, so dass das Werksgelände heute in weiten Teilen brach liegt. Die bislang noch nicht abschließend geklärte Altlastensituation legt nahe, den Standort auch weiterhin als Gewerbegebiet zu nutzen, zumal Clariant bodenrechtlich nur zur Altlastensanierung für diese Folgenutzung verpflichtet ist, während ein Sanierungskonzept für künftige Umnutzungen in Wohnen und Gemeinbedarf oder intensiv genutzte öffentliche Grünflächen wie z.B. Spielplätze zur Sicherung des Wirkungspfades Boden-Mensch erhebliche Mehraufwände verursachen würde.

Das Ziel einer gewerblichen Revitalisierung des Standorts verfolgt neben dem Eigentümer auch die Stadt Offenbach: nach anhaltendem Strukturwandel müssen dringend zukunftsfähige Gewerbeflächen entwickelt werden, um Arbeitsplätze zu schaffen und wieder Einnahmen aus Gewerbesteuern zu generieren. Dementsprechend hat die Stadt Offenbach am Main bereits 2010 einen Bebauungsplan-Aufstellungsbeschluss gefasst und in ihrem Masterplan der Stadtentwicklung 2016 erste konkrete Planungsziele für das Gebiet definiert. Im Masterplan wurde dabei u.a. analysiert, dass die Branche des ehemaligen Farbwerks aufgrund ihrer Größe zwar grundsätzlich große Bedeutung nicht nur für die endogene, sondern auch für die regionale Gewerbeflächenentwicklung haben könnte, jedoch an einer unzureichenden äußeren Erschließung krankt und somit nicht entwicklungsfähig ist. Um im wachsenden Kern der Metropolregion Frankfurt/Rhein-Main zum sparsamen Umgang mit Grund und Boden dennoch eine Revitalisierung der Fläche zu ermöglichen, wurde von der Stadt Offenbach beantragt, das Werksgelände mit wichtigen angrenzenden Flächen zur Verbesserung der Verkehrsfunktion in das Städtebauförderungsprogramm „Stadtumbau“ aufzunehmen und mit dessen Hilfe die Rahmenbedingungen der Standortentwicklung zukunftsweisend zu gestalten. Mit den im Masterplan angelegten Zielen werden neben der Revitalisierung i.e.S. große Erwartungen und positive Effekte für die gesamtstädtische Entwicklung hinsichtlich Luftreinhaltung und Lärmschutz, Stadtklima, Gewässer- und Naturschutz sowie Freiraumentwicklung und Förderung des Radverkehrs verbunden. Mit Bescheid vom 17.10.2016 erfolgte die Aufnahme in das Förderprogramm und beginnt der Stadtumbau.

Parallel zur Erarbeitung dieses integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzepts (ISEK) treibt der Eigentümer Clariant in Abstimmung mit dem Regierungspräsidium das Altlastensanierungskonzept weiter voran und sucht weiter nach einem Käufer für die Werksbrache. Darin bestehen Unwägbarkeiten für die Umsetzung der abgeleiteten Maßnahmen des ISEK, auf die im weiteren Verlauf des Stadtumbaus zu reagieren ist und woraus ggf. Fortschreibungserfordernisse des ISEK resultieren können. Wesentliche Maßnahmen, wie z.B. das Schlüsselprojekt „Verbindungsstraße“ einschließlich seiner zugeordneten Ausgleichs-

maßnahmen, sind jedoch auf städtischen Flächen verortet und können daher kurzfristig in die Objektplanung für investive Teilprojekte überführt und realisiert werden. Die Stadt erhofft sich, den Umbau des ehem. chemischen Farbwerks gemeinsam mit einem neuen Eigentümer in rd. 15 Jahren erfolgreich umsetzen zu können.

1 Analyse

1.1 Wirtschaftliche Entwicklung Offenbachs

Die Beschäftigtenzahl im produzierende Sektor ist in Deutschland seit vielen Jahren rückläufig; Industriestandorte finden sich in der globalisierten Wirtschaft heute vor allem in Asien, während in den alten Industrienationen die industriellen Standorte stark im Wandel begriffen sind oder vollständig aufgegeben werden. Dieser Strukturwandel beschäftigt die Stadt Offenbach bereits seit Jahrzehnten und fand mit der Stilllegung des chemischen Farbwerkes einen weiteren Höhepunkt.

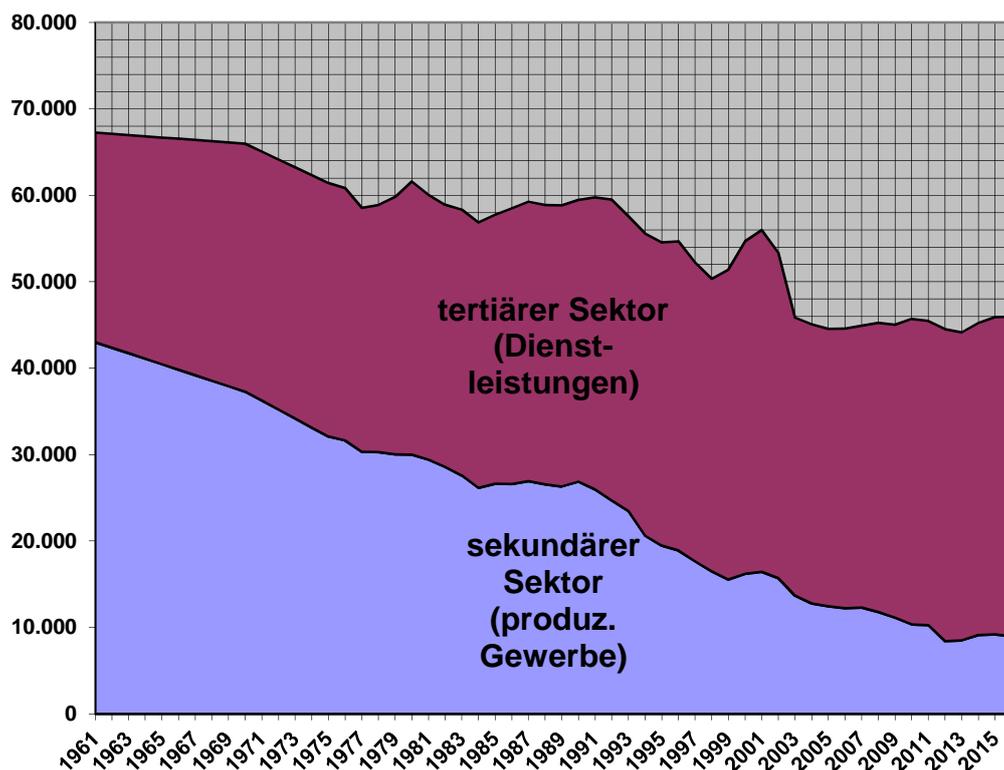


Abb. 1: Beschäftigtenentwicklung 1961 bis 2016 nach Wirtschaftssektoren; Quelle: eigene Berechnungen des Statist. Amts der Stadt Offenbach a.M.

Noch bis in die 1970er Jahre hinein war Offenbach der größte Industriestandort Südhessens und verstand sich als die deutsche Lederstadt (z.B. Goldpfeil, Hassia, Picard). Wichtige Standbeine waren neben der Leder- die metallverarbeitende Industrie (z.B. Lavis, MAN-Roland, Rowenta), die Druckindustrie (z.B. André, Klingspor, Schoembs) sowie die Chemie (z.B. zuletzt:) Allessa, Clouth, Kappus). Heute ist der produzierende Sektor in Offenbach nur noch von nachrangiger Bedeutung und insbesondere die integrierten Altstandorte wurden in andere Nutzungen überführt (z.B. ehem. Lederwerke Mayer, ehem. Feuerzefabrik Mylflam, ehem. Rauchtabakfabrik

Kraft) oder harren als Brachen und Konversionspotenziale ihrer Umnutzung (z.B. Mato-Fabrik Curt Matthaei, Seifenfabrik Kappus, Maschinenfabrik Gebr. Hau). Der Strukturwandel –forciert durch den starken Zuzug von Menschen ohne Ausbildung bzw. schlechte oder nicht anerkannte berufliche Qualifikation und/oder schlechte Sprachkenntnisse- begründet in der Offenbacher Bevölkerung bis heute die überdurchschnittlich hohe Quote an Arbeitslosen und Sozialtransferleistungsempfängern sowie Geringverdienern, belastet den kommunalen Haushalt und schränkt die Handlungsfähigkeit der Stadt bei wichtigen Investitionen ein. Gleichzeitig konnte die Stadt in den letzten Jahren aufgrund ausbleibender Gewerbeansiedlungen nicht adäquat am wirtschaftlichen Aufschwung der Region partizipieren. Entsprechend negativ stellt sich die Entwicklung der Beschäftigten am Arbeitsort dar:

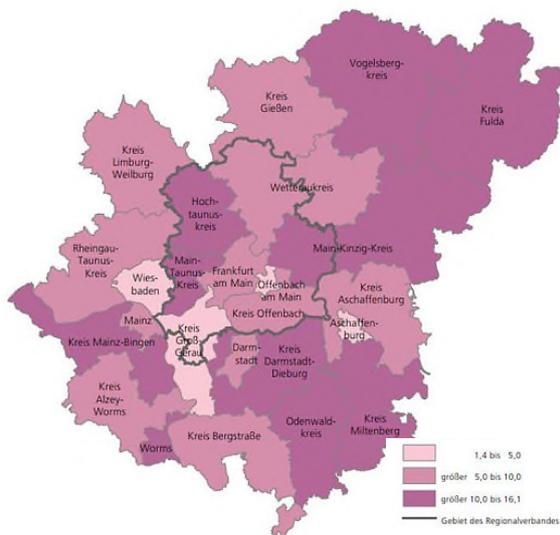


Abb. 3: Entwicklung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten 2009-14; Quelle: <https://www.region-frankfurt.de/Regionalverband/Region-in-Zahlen>

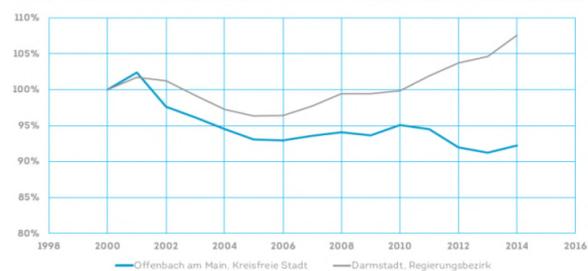


Abb. 2: sozialversicherungspf. Beschäftigte am Arbeitsort (2000 - 2013); Quelle: Masterplan Offenbach am Main 2030, S. 32

Hier knüpft die Frage an, welche Art Gewerbe grundsätzlich zukunftsfähig ist und in Offenbach verstärkt angesiedelt werden kann. Und weiter: an welchen Standorten im Stadtgebiet sind welche Flächenbedarfe planerisch zu berücksichtigen und verfügbar zu machen sowie welche Rahmenbedingungen sind zu schaffen, um entsprechende Gewerbeansiedlungen zu forcieren? Diese zentralen Fragestellungen der Entwicklung Offenbachs wurden im 2016 beschlossenen „Masterplan der Stadtentwicklung“ fokussiert.

Danach ist der Strukturwandel zum Dienstleistungsstandort inzwischen weitgehend vollzogen: heute sind ca. 80 % der Beschäftigten in diesem Sektor tätig, der sekundäre Sektor macht nur noch knapp 15 % aus und wird i.W. nur noch durch zwei größere Arbeitgeber, jedoch eine Vielzahl an kleineren Betrieben geprägt. Die Beschäftigtenquote als Kennziffer aus sozialversicherungspflichtig Beschäftigten an der Bevölkerung im erwerbsfähigen Alter ist mit 53 % hoch – sogar höher als z.B. in Frankfurt, Darmstadt oder Kassel. Daraus ist ein hoher Auspendleranteil abzuleiten. Als „bemerkenswert“ beschreibt der Masterplan den „hohe(n) Anteil der Beschäftigten, die als freiberufliche, wissenschaftliche, technische Dienstleister oder sonstige wirtschaftliche Dienstleister tätig sind. Diese Kategorie ist mit 22,1 % außergewöhnlich hoch und liegt deutlich über den Durchschnitt (17,6 %) der Region (Regierungspräsidium Darmstadt).“¹ Diese hohe Quote korreliert mit dem Spitzenplatz bei Betriebsgründungen, den Offenbach in nationalen Rankings seit Jahre hält. Gründungen finden aufgrund des starken Engagements der Stadt in der Beratung, Vermittlung von Programmen zur Finanzierung von Startups, der Akteursvernetzung sowie der konsequenten Profilierung der Stadt als „Kreativstadt“ -u.a. durch Veranstaltungen wie den Architektursommer, die Luminale oder spannende Orte wie das „WohnBüro“, die Zollamtsstudios und

¹ Masterplan, S. 33

den Ostpol, etc.- und schließlich natürlich durch die ansässige Hochschule für Gestaltung, das internationale Flair und Lebensgefühl des „hier geht was“ in der Stadt in starkem Maße im kreativwirtschaftlichen Sektor statt. Die Bedeutung dieses Wirtschaftsbereichs, der weit- hin als zukunftsweisend gilt, wächst in Offenbach kontinuierlich, wie die Evaluierung der städtischen Kreativwirtschaftsstrategie (Anstieg der Anzahl der Betriebe von 1.345 auf 2.967, d.h. um 120 % von 2007 bis 2013)² zeigt. Andererseits verstecken sich unter den Selbständigen und Existenzgründern natürlich auch prekäre Lagen mit geringer Wirtschaftskraft und Perspektive. Dieses könnte das in Offenbach ungünstigere Verhältnis von Gewerbean- zu –abmeldungen belegen.³

1.2 Analysen und Planungsansätze des Masterplans Offenbach am Main 2030

Der Masterplan der Stadtentwicklung wurde in Offenbach in unmittelbarer Folge der negativen ökonomischen Entwicklung der Stadt und ihrer darin begründeten strukturell kritischen Finanzlage stark auf die Potenziale der Wirtschaft fokussiert. Breites Einverständnis besteht in der Stadtgesellschaft, dass die Steigerung der Gewerbesteuererinnahmen für die Zukunft der Stadt elementar ist und hierzu die im Regionalen Flächennutzungsplan (Reg-FNP) ausgewiesenen Gewerbeflächen der Stadt -i. W. Konversionen und Standorte der Innenentwicklung- gesichert und wirkungsvoll in Wert gesetzt werden sollen. Dies gilt insbesondere, da die Stadt anhaltend wächst und der Erhalt bzw. die Schaffung von wohnort- nahen Arbeitsplätzen im Kern der Metropolregion -mit ihrem weitgehend aus- oder gar überlasteten Verkehrssystem- damit dringend geboten ist. Gleichzeitig entstehen aus dem Bevölkerungswachstum Flächenkonkurrenzen, die in der Vergangenheit in Offenbach bereits zu einem Verlust an Gewerbeflächen geführt haben. Für eine nachhaltige Stadtentwicklung gilt es, eine ausgewogene Balance zwischen wohnbaulicher und gewerblicher Entwicklung zu sichern. Dem trägt der Masterplan mit seinen Potenzialermittlungen für Wohnen und Gewerbe Rechnung.

1.2.1 Perspektiven der Wirtschaftsbereiche in Offenbach

Für Offenbach hat der Masterplan herausgearbeitet, dass die Förderung und Entwicklung des *Einzelhandels* in der Innenstadt in starkem Maße von der Ansiedlung zusätzlicher kaufkräftiger Bewohner einerseits und einer Verbesserung der Qualität des Warenangebots, seiner Präsentation und des Gebäudebestands andererseits abhängig ist. Damit wurden die Maßnahmen der Stadt der letzten rd. 15 Jahre zum konsequenten Zentrumsschutz, zur systematischen Stadtbildverbesserung -u.a. i.R. des Städtebauförderungsprogramms „Aktive Kernbereiche“-, zur Intensivierung des Wohnungsbaus in der Innenstadt sowie zur Förderung der Eigeninitiative etwa des BID „Karree Offenbach“ oder aktuell der Hauseigentümer durch die Einleitung vorbereitender Untersuchungen zur förmlichen Festlegung eines Sanierungsgebietes etc. als zielführend und richtig bestätigt. Die Stärkung der Innenstadt wird auch weiterhin eine zentrale Aufgabe der Stadtentwicklung sein. Dies gilt umso mehr, da die Wirtschaftskraft des Einzelhandels insgesamt –und nicht nur in der Offenbacher Innenstadt- schwächelt. Hier gilt es, die den Einzelhandel begleitenden kulturellen Einrichtungen und Veranstaltungen, die Gastronomie und breite Dienstleistungsangebote -auch von Verwaltungen- zu fördern um so eine lebendige Innenstadt zu sichern. Derzeit wird die Vergabe eines weiteren Innenstadtentwicklungskonzepts vorbereitet, das v.a. kreative Lö-

² Eigene Berechnung der Wirtschaftsförderung der Stadt Offenbach auf Basis des Gewerberegisters

³ Vgl. Städteranking 2016 der Wirtschaftswoche; <http://www.wiwo.de/politik/deutschland/staedteranking/>

sungsansätze für die Ansiedlung neuer Läden und zur Erweiterung des Warensortiments aufzeigen soll.

Das *Bürosegment* sieht der Masterplan in Offenbach insgesamt als eher lokal geprägt. Es wird davon ausgegangen, dass künftige Nutzer verstärkt kleinteilige Flächen mit hoher Qualität nachfragen werden. Zu ähnlichem Ergebnis gelangte auch das ExWoSt-Forschungsprojekt „Umnutzung von Nichtwohnimmobilien in Wohngebäude – ein Potenzial für Offenbach?“⁴. Hierin wurde herausgearbeitet, dass die strukturellen Büroleerstände im Ballungsraum Frankfurt Rhein-Main häufig große Einheiten umfassen, die mit einfacher Grundausstattung und ohne individuelle Noten oder Alleinstellungsmerkmale am Markt heute nicht mehr darstellbar sind.

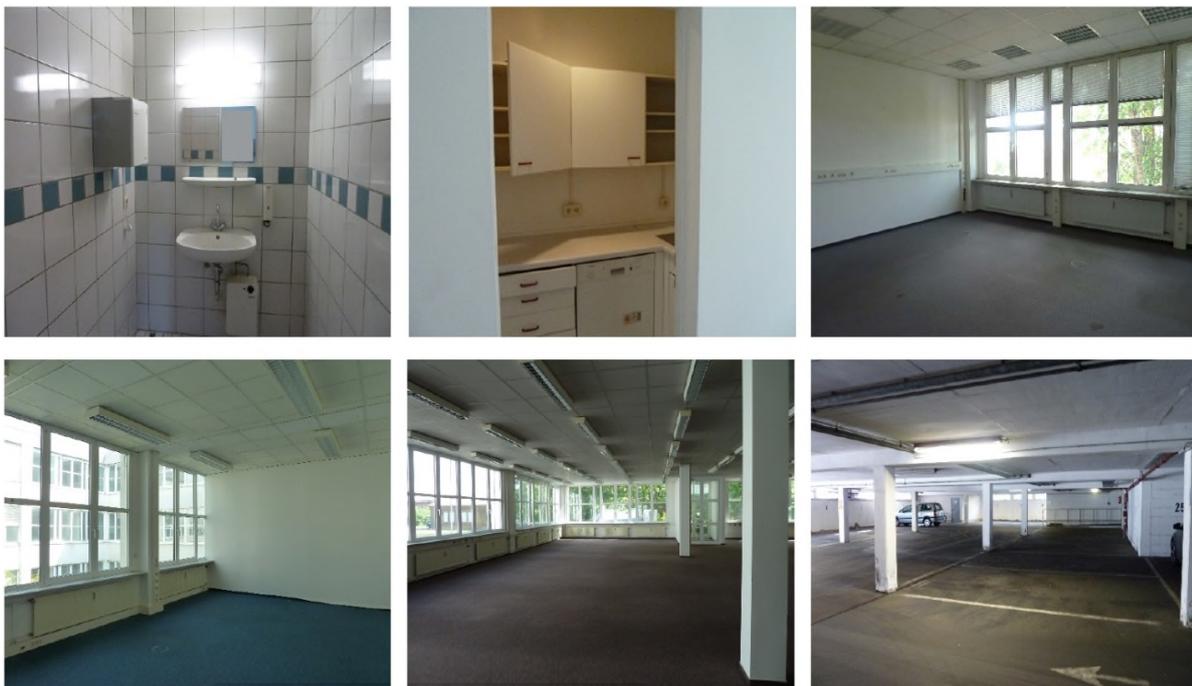


Abb. 4 Beispielfotos einer Büroimmobilie mit langjährigem Leerstand (Baujahr Anfang 1990);
Quelle: immobilienwirtschaftliche Präsentation von Hr. Tarkan Straub, Cushman & Wakefield in der ExWoSt-Werkstatt am 25.09.2015 in Offenbach a.M.

Monostrukturierten Bürostädten, wie z.B. dem Kaiserleigebiet, wird im Masterplan Offenbach am Main 2030 in dieser Form keine Zukunft mehr bescheinigt. Hier gilt es neben der Förderung von Kleinteiligkeit v.a. eine stärkere Nutzungsmischung im Quartier zu erreichen, Freiraumqualitäten zu schaffen und damit attraktive Arbeitsräume zu entwickeln. Eben diese Strategie wird zurzeit bswp. in Niederrad angewendet: in der einstigen Bürostadt wurden zwischenzeitlich mehrere leerstehende Bürogebäude in Wohnen sowie eine Kindertagesstätte umgenutzt, die Nahversorgungsmöglichkeiten verbessert und Baulücken durch Wohnbauten gefüllt.⁵ Aufgrund seiner Lage im Siedlungsbeschränkungsgebiet des Frankfurter Flughafens ist die wohnbauliche Nutzung am Kaiserlei allerdings keine Option; in der Innenstadt Offenbachs jedoch wird verstärkt Wohnen ermöglicht.

⁴ Das ExWoSt-Forschungsfeld „Umwandlung von Nichtwohngebäuden“ (2014-2016) zielte auf die Analyse der Umnutzung in kostengünstiges Wohnen und betrachtete die Ursachen des vorausgegangenen Leerstandes nur am Rande. Weitere Informationen:
http://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/FP/ExWoSt/Studien/2013/UmwandlungNWG/01_Start.html?nn=425698

⁵ Dieses Projekt war ebenfalls Modellvorhaben im Rahmen des ExWoSt-Forschungsfeldes „Umwandlung von Nichtwohngebäuden“

Im ExWoSt-Modellvorhaben „WohnBüro Offenbach“⁶ wurde beispielhaft für einen strukturellen Büroleerstand aufgezeigt, wie solche „in die Jahre gekommenen“ Immobilien -bei minimiertem Mietpreis- gezielt auf die Bedarfe der *Kreativwirtschaft* ausgerichtet werden können. Unter Fokussierung auf die kreativwirtschaftliche Zwischennutzung eines Büroleerstandes wurden in der Folge des „WohnBüros“ in Offenbach die „Zollamtstudios“ eröffnet. Diese von der städtischen Wohnungsbaugesellschaft vom Bund angemietete Immobilie steht den Nutzern weiterhin zur Verfügung, wie auch zahlreiche weitere Bausteine der kommunalen Wirtschaftsförderung, Stadtentwicklung und Kultur etc. die Kreativwirtschaft bzw. ganz allgemein das kreative Milieu in Offenbach intensiv begleiten und unterstützen. Für ihre gesamtstädtische Bedeutung konstatiert der Masterplan:

- „Die kreative Szene ist ein herausragendes Potenzial, mit dem sich Offenbach als Wirtschaftsstandort profilieren kann ...
- Eine Fokussierung auf „Kreativität“ allein ist jedoch nicht ausreichend, dazu ist ... die wirtschaftliche Dimension zu gering ...“⁷

Entsprechend soll sich Offenbach auf seine Tradition als „Technikstadt“ besinnen, zur „Technologiestadt“ entwickeln und wieder stärker im *produzierenden Gewerbe* aufstellen. Dabei werden allgemeine Trends aufgezeigt, die sich Offenbach in seiner Weiterentwicklung als Wirtschaftsstandort zueigen machen soll:

- „Auch die Produktion benötigt in zunehmendem Maße qualifizierte Mitarbeiter. Diese wollen in urbanen Zentren wohnen, weshalb der Ballungsraum für Gewerbe und (moderne) Industrie an Bedeutung gewinnt.
- Produktion wird immer stärker wissens- und datenbasiert sein (Industrie 4.0).
- Neben die Serienproduktion tritt eine individualisierte, designgeprägte Kleinfertigung, die einen neuen Produktions- und Gebäudetypus generieren wird (urban production).“⁸

Der konjunkturell zurzeit florierende sekundäre Sektor ist auch im Rhein-Main-Gebiet weiterhin von großer Bedeutung, allerdings ist in Offenbach in diesem Segment nur noch ein größerer Arbeitgeber erhalten⁹. Bei Neuansiedlungen konkurriert hier eine Vielzahl von „klassischen Gewerbegebieten“ miteinander, u.a. die Stadtumbaugebiete in Rüsselsheim und Raunheim, das ehem. Farbwerk in Höchst u.v.a.m. Offenbach konnte hier in den vergangenen Jahren nicht punkten, da nur wenige Flächen -mit überwiegend mäßiger Erschließung- verfügbar waren. Entsprechend sind die bestehenden Gewerbegebiete in starkem Maße kleinteilig und von kleinen und mittleren Unternehmen, tw. handwerklichen Betrieben, die in endogener Entwicklung aus innerstädtischen Standorten hierher umsiedelten (zurzeit z.B. Fa. Kappus) geprägt. Großflächige Areale mit guter Erschließung, die sich im regionalen Wettbewerb behaupten und ein Entwicklungspotenzial für größere Betriebsansiedlungen darstellen könnten, fehlen, wie der Masterplan Offenbach am Main 2030 herausarbeitet.

⁶ Modellvorhaben im Rahmen des ExWoSt-Forschungsfeldes „Innovationen für Innenstädte“ (2012-2014). Hier wurde in einer rd. 1,5-jährigen Zwischennutzung eines Büroleerstandes nach Anmietung durch die Stadt und minimalisiertem funktionalen Umbau zur weiteren individuellen Raumgestaltung eine Mischnutzung aus Arbeiten, Kunst und Wohnen ausprobiert. Weitere Informationen:
http://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/FP/ExWoSt/Forschungsfelder/2011/InnovationenInnenstaedte/01_Start.html

⁷ Masterplan, S. 51

⁸ Masterplan, S. 66

⁹ Hessen Agentur und Helaba: Die 100 größten Unternehmen in Hessen; Oktober 2013, S. 11

Dies gilt u.a. auch für die *Logistik*-Branche: „Die Gewerbeflächen in Offenbach eignen sich auf Grund ihrer Lage nicht für großflächige Speditionen. Kleinteilige logistische Serviceleistungen (Citylogistik) können dagegen sehr gut in Offenbach angesiedelt werden...“¹⁰

1.2.2 Die Offenbacher Gewerbeflächenpotenziale

Innerhalb des Masterplan-Prozesses wurden die Gewerbeflächen Offenbachs analysiert, bewertet und im Hinblick auf ihre Standortentwicklung profiliert. Deutlich wurde, dass mit rd. 100 ha identifizierten Entwicklungsflächen in der Summe grundsätzlich zwar ausreichende Potenziale vorhanden sind, diese aber aufgrund unterschiedlicher Lagen und Verfügbarkeiten, Größen und Zuschnitte sehr unterschiedlich zu bewerten sind und eine klare Disponierung und gezielte Inwertsetzung erfordern: insbesondere die Entwicklung von Büroflächen, Dienstleistungen und Einzelhandelsflächen in der Innenstadt bietet noch ein reiches Potenzial –i.d.R. Umnutzungen von bzw. Ersatzbauten für „in die Jahre gekommene“ Altimmobilien. Gewerbeflächen für Handwerk, Citylogistik und Produktion sind jedoch kurzfristig nur auf dispers im Stadtgebiet verstreuten, zumeist kleinen Flächen vorhanden:



Abb. 5: Flächenpotenziale Wirtschaft - Verfügbarkeiten; rot gekennzeichnet ehem. Farbwerk
Quelle: Masterplan, S. 70

Mittelfristig sollen sich im Zuge der weiteren Konversion des Hafens sowie nach dem Umbau des Kaiserleikreisels und qualitätssteigernden Entwicklungsimpulsen in dessen Umfeld, aber auch mit dem Neubau des seit Jahren in der Vorbereitung befindlichen neuen Polizeipräsidiums im Süden der Stadt moderne Dienstleistungsstandorte entwickeln. Demgegenüber sollen Handwerk und produzierendes Gewerbe –in Weiterentwicklung beste-

¹⁰ Masterplan, S. 67

hender Ansätze- v.a. im Osten der Stadt ihren Schwerpunkt finden und diese Flächen –tw. überformte Altgewerbegebiete, untergenutzte und ungeordnete Flächen sowie Gewerbebrachen etc.- qualifiziert, neu profiliert und entwickelt werden.

1.3 Der Offenbacher Osten – städtischer Schwerpunkt des produzierenden Gewerbes

Der Flächennutzungsplan der Stadt Offenbach am Main des Jahres 1963¹¹ weist knapp 150 ha Industrieflächen aus. Zahlreiche Einzelstandorte, v.a. am Rand der Innenstadt, wurden demgegenüber als Gewerbebetriebe innerhalb des Siedlungszusammenhangs in gemischten Bauflächen subsummiert und so in dem Planwerk nicht eigens verortet.

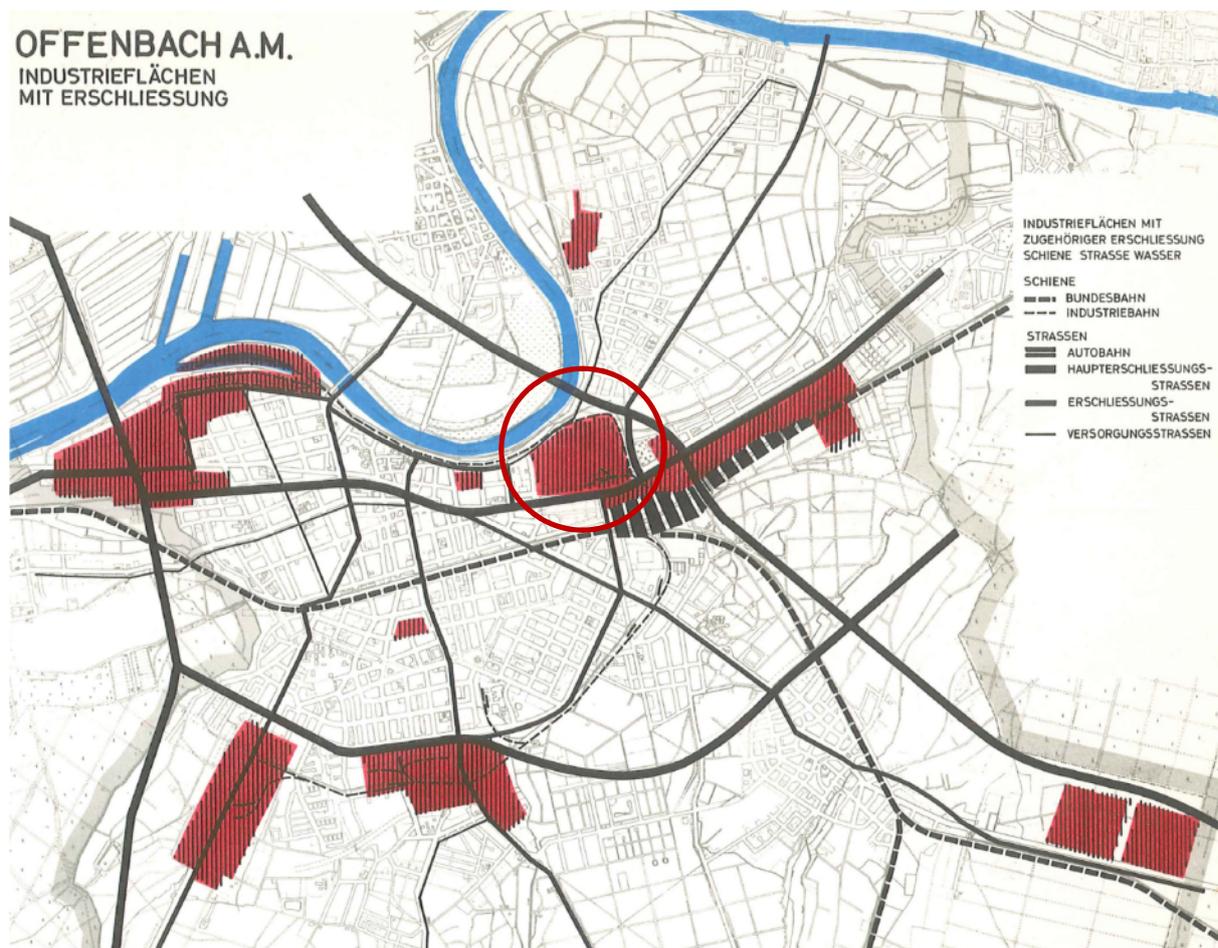


Abb. 6: Industriegebiete mit Erschließung; Quelle: Flächennutzungsplan Offenbach am Main 1963, S. 33

1.4 Problemstellung

Die meisten der im Flächennutzungsplan 1963 dargestellten Industrieflächen sind im Zuge des Strukturwandels zwischenzeitlich in weniger störende Gewerbe- oder Sondergebiete umgewandelt und verkleinert worden (z. B. Kaiserlei, Sprendlinger Land- und Waldstraße) oder vollständig in gemischte oder Wohnbauflächen umgenutzt (z. B. Hafen, ehem. MAN-Roland, ehem. Lederwerke Becker und Mayer). Lediglich die Flächen im Osten der Stadt

¹¹ Der Flächennutzungsplan von 1963 löste eine gesamtstädtische Entwicklungskonzeption des Jahres 1942 ab. Entsprechend alte Flächennutzungspläne nach dem Aufbaugesetz waren zuvor durch ein Urteil des Hessischen Verwaltungsgerichtshofs als unwirksam erklärt worden. Der Flächennutzungsplan 1963 wurde darauf auf Grundlage des Baugesetzbuches von 1960 erstellt.

weisen bis heute eine eindeutige Prägung als Gewerbe- und Industriegebiete auf. Im Detail ergibt sich dort ff. Bild:

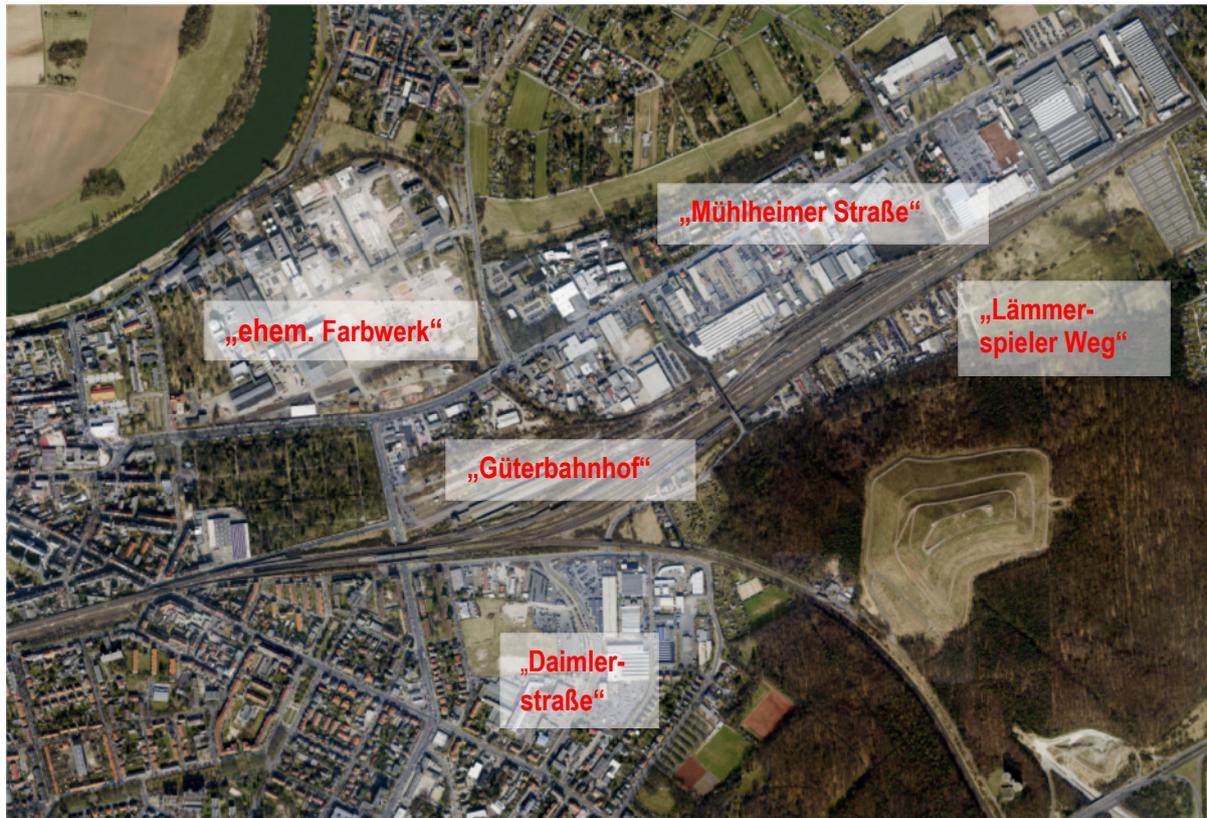


Abb. 7: Gewerbegebiete im Offenbacher Osten

Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage des Luftbilds der Befliegung im Auftrag des Vermessungsamts der Stadt Offenbach am Main im Jahr 2012

1. Das Gewerbegebiet „Mühlheimer Straße“ ist punktuell von großflächigem Einzelhandel durchsetzt und weist vereinzelt Wohnhäuser, die ehemals für Bereitschaftspersonal oder Betriebsinhaber errichtet wurden, auf. Trotz dieser marginalen Ansätze einer Überprägung ist das Gebiet vollständig in Nutzung und sein Fortbestand als Gewerbegebiet unstrittig. Dies gilt u.a. auch, da der Bereich stark durch Verkehrslärm von Schiene, Flugverkehr und Straße vorbelastet ist.
2. Das Gewerbe- und Industriegebiet „Lämmerspieler Weg“ ist von Schrottverwertungsbetrieben genutzt und liegt weitflächig brach – hier befinden sich Grundstücke im Eigentum von manroland, einem Offenbacher Traditionsbetrieb, der nach Insolvenz zwischenzeitlich durch eine britische Firma aufgekauft wurde und heute keine Erweiterungsabsichten mehr erkennen lässt; der Vorgänger MAN Roland strebte hier noch die Errichtung eines „Südwerks“ an. Der das Gebiet erschließende Lämmerspieler Weg ist nicht vollständig ausgebaut und nur mittelbar durch eine Bahnunterquerung und über das Gewerbegebiet „Daimlerstraße“ an das städtische Hauptstraßennetz angeschlossen. Eine Anbindung an die Laskabrücke ist nicht möglich, da deren Tragkraft für Schwerlastverkehr nicht ausreicht.
3. Für das seit Jahren brach liegende bzw. gewerblich zwischengenutzte Areal des Güterbahnhofs betreibt die Bahn die Freistellung. Das Gelände befindet sich im Eigentum des Projektentwicklers Aurelis, der hier innovative Gewerbekonzepte realisieren will und dazu 2015/16 in Kooperation mit dem Kulturkreis der deutschen Wirtschaft, dem Fraunhofer Institut u.a. eine wissenschaftliche Studie inkl. Wettbewerb zum Thema

„urban production“ durchgeführt hat.¹² Gemäß der Flächendarstellung im Regionalen Flächennutzungsplan sollen hier v.a. nicht-störende Gewerbebetriebe in Mischnutzung angesiedelt werden; entsprechend wurde zwischenzeitlich ein Aufstellungsbeschluss für ein Bebauungsplanverfahren gefasst, der hier u.a. die neue Nutzungskategorie „urbanes Quartier“ ausweisen wird. Frühere Pläne von DB AG und Stadt zur Verlagerung des Hauptbahnhofs an den angrenzenden S-Bahn-Halt „Offenbach Ost“ werden zur Stabilisierung des bestehenden Hauptbahnhofes nicht mehr verfolgt.

4. Der Bereich um die Daimlerstraße ist sehr heterogen. Neben großen Flächen, die der Entsorgungsbetrieb der Stadt Offenbach betreibt, gibt es etliche kleinere klassische Gewerbebetriebe, eine Moschee, einen Hundesitter, einige ehemalige Betriebsleiterwohnhäuser sowie –randlich- sonstige Wohngebäude. Geprägt wird das Gebiet jedoch durch großflächige Brachen der schon lange aufgegebenen ehemaligen Schuhfabrik Tack sowie der hier noch bis vor kurzem ansässigen Mercedes-Rhein-Main-Zentrale. Letztere hat den Standort aufgrund der ungenügenden Auffindbarkeit 2016 verlassen und ist zwischenzeitlich ins Kaiserleigebiet umgezogen. Das Gebiet wurde im Masterplanprozess intensiv als „Altstandort im Wandel“ diskutiert und seine langfristige Perspektive zur Umnutzung in Wohnen geprüft. Mittelfristig wird jedoch –trotz schlechter Auffindbarkeit- zur Sicherung kurzfristig verfügbarer Gewerbeflächen für den endogenen Bedarf an seinem Bestand festgehalten.
5. Das Areal des ehemaligen chemischen Farbwerks bildet den Kern des Offenbacher Stadtumbaugebietes. Mit ca. 35 ha (brutto) ist es das größte gewerbliche Entwicklungspotenzial der Stadt. Der Standort wurde im Jahr 1842 gegründet und wurde zuletzt in den 1960er Jahren nochmals in die Auen des Kuhmühlgrabens erweitert. Mit Ausnahme der Anlagen der Energieversorgung Offenbach¹³ und einiger kleinerer kreativwirtschaftlicher Betriebe im denkmalgeschützten Sozialgebäude ist das Werksgebäude nach Stilllegung im Jahr 2010 heute brach gefallen und fast vollständig geräumt. Es bietet damit die Möglichkeit einer Neuordnung unter Gliederung in unterschiedlichste Nutzungsbereiche und Größeneinheiten. Aufgrund seiner Vorbelastung durch Altlasten und seiner Lage im Siedlungsbeschränkungsgebiet des Flughafens Frankfurt sowie der Tagschutzzone 2 nach Fluglärmschutzgesetz ist eine Konversion in höherwertige Nutzungen nicht möglich. Daher sollen die Flächen auch künftig wieder robusteren gewerblichen Nutzungen dienen.

Die geplante Revitalisierung des Stadtumbaugebietes sowie des gesamten Offenbacher Ostens steht für einen sparsamen und schonenden Umgang mit Grund und Boden, der Brachen im Kerngebiet der Metropolregion einem neuen Nutzungszyklus für die dringend notwendigen (hier: gewerblichen) Entwicklungsflächen zuführt und damit eine nachhaltige Stadtentwicklung sichert.

1.4.1 Handlungsbedarfe und allgemeine Entwicklungschancen

Das Entwicklungspotenzial des Offenbacher Ostens umfasst gemäß Masterplan Offenbach am Main 2030 neben dem Kern des Stadtumbaugebietes „ehemaliges chemisches Farbwerk“ alle o.g. Gewerbeflächen: die Gebiete weisen wie oben beschrieben eigene Prägungen mit unterschiedlichen Eignungen und Qualitäten für die künftige Entwicklung auf und

¹² Siehe auch: http://www.kulturkreis.eu/index.php?option=com_content&task=blogcategory&id=565&Itemid=698

¹³ zwei Pellet-Anlagen und ein Biomassekraftwerk

sollen nach den Ergebnissen des Masterplanprozesses entsprechend individuell profiliert, fortentwickelt und vermarktet werden:

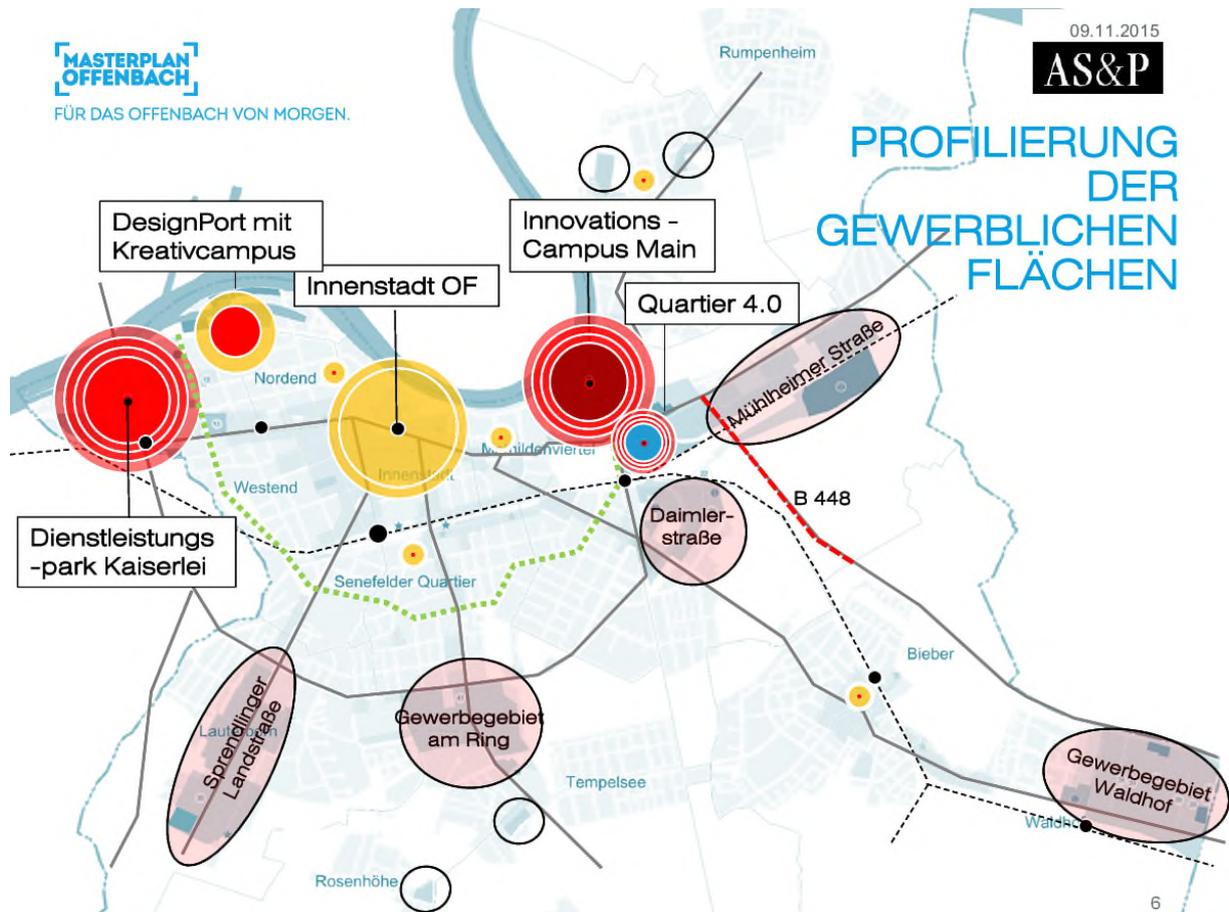


Abb. 8: Profilierung der Gewerbeflächen im Masterplan Offenbach am Main 2030;
Quelle: Präsentation AS&P i.R. der 10. Koordinierungsgruppensitzung am 09.11.2015

Von besonderer Bedeutung ist bei der Revitalisierung bzw. Neuprofilierung und Entwicklung der Gewerbegebiete im Offenbacher Osten ihre äußere Erschließung: sie alle waren im Flächennutzungsplan 1963 sowohl an die damals im Güterverkehr und Industriebetrieb noch entscheidende Bahn angebunden als auch an die -im aufkommenden LKW-Verkehr zunehmend wichtiger werdende- Trasse einer geplanten neuen Fernverkehrsspanne, die an A 3 und B 448 im Süden angeschlossen und mit der A 66 im Norden verbunden werden sollte.

Diese Straße war lange Jahre im Bundesverkehrswegeplan als Autobahnverbindung zur nordmainischen A 66 und –im Verbund mit der geplanten Südumgehung Offenbachs (heute „Grünring vom Main zum Main“)- als Entlastung der A 661 vorgesehen sowie noch bis 2011 im Flächennutzungsplan enthalten, wurde jedoch im Zuge planerischer Paradigmenwechsel bei der Aufstellung des Regionalen Flächennutzungsplanes ad acta gelegt und planerisch aufgegeben. Das bereits gebaute Autobahnkreuz nordwestlich von Bieber besteht unterdes noch immer fort. Sein baulicher Zustand ist kritisch, die Brückenbauwerke sind marode.

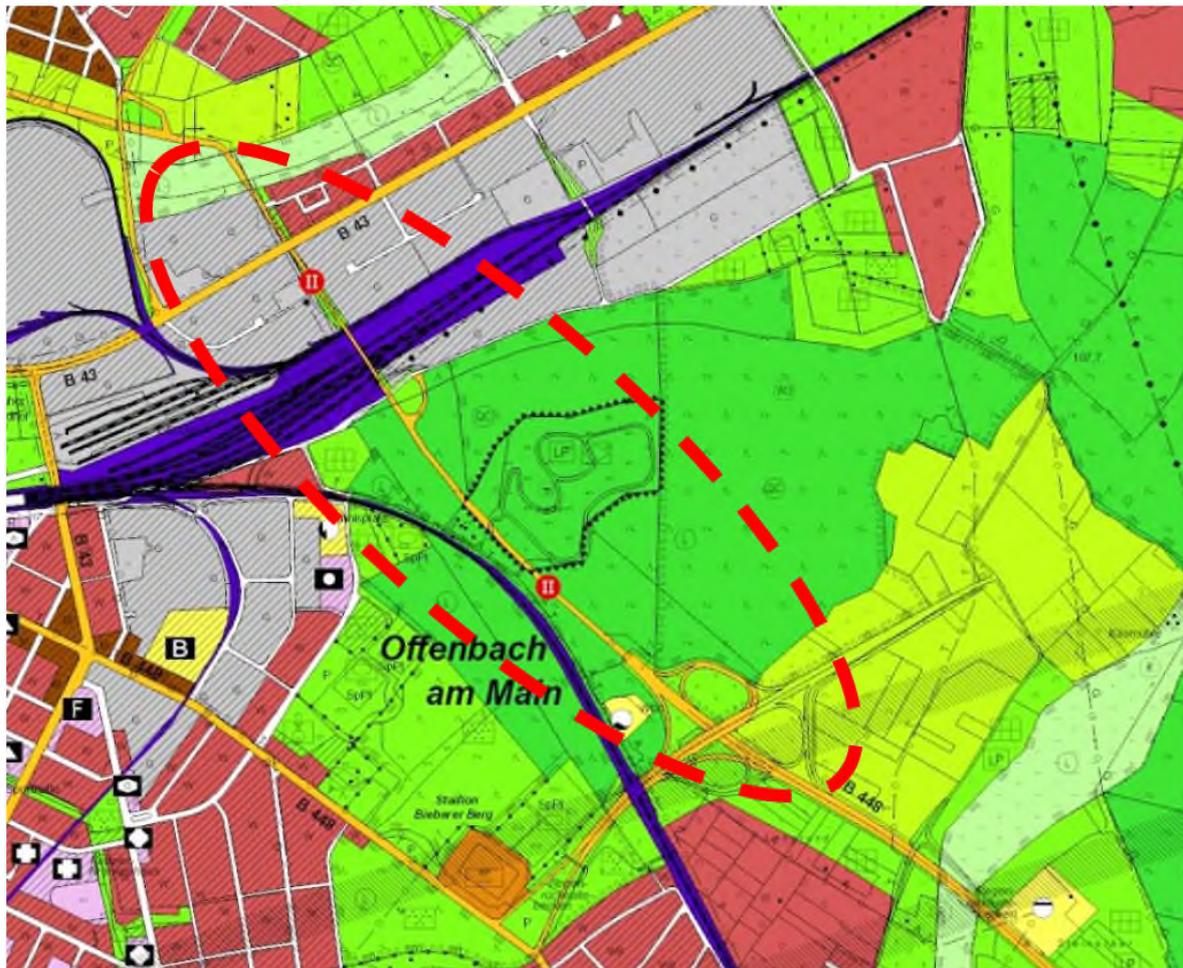


Abb. 9: Darstellung der Verbindungsstraße im Flächennutzungsplan 1987 des UVF;
 Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage des letzten Planstands (2011) des Flächennutzungsplans des Umlandverbands Frankfurt

Der Masterplan Offenbach am Main 2030 sieht in einer modifizierten, v.a. bzgl. ihres geplanten Querschnitts reduzierten Ausführung dieser Straßenplanung als kommunale Verbindungsstraße zwischen dem neuen Knotenpunkt der B 448 mit dem Neubaugebiet Bieber Nord und der Mühlheimer Straße einen entscheidenden Impuls zur Entwicklung der Gewerbebrachen und –flächen im Offenbacher Osten und führt weiter dazu aus: „Die künftige Führung von Verkehren über die Verbindungsstraße führt zu einer Entlastung in den Wohngebieten und damit zur Reduktion von Immissionen (NOx, Feinstaub, Lärm) und ermöglicht die stadtverträgliche Umgestaltung der Straßenzüge Bieberer Straße und Untere Grenzstraße zu Alleen.“¹⁴

Über die mit diesem Zitat aus dem Masterplan ausgedrückten positiven Auswirkungen der gewerblichen Neupositionierung und verkehrlichen Neuordnung des Offenbacher Ostens hinaus identifiziert der Masterplan für diesen Stadtraum auch eine Vielzahl an Ansätzen zur besseren Verknüpfung und Aufwertung der hier anschließenden wichtigen Naherholungsräume der Stadt – dem Kuhmühltal mit dem anschließenden Mainufer im Norden und dem Schnecken- und Bieberer Berg mit der angrenzenden Bieberaue im Süden. Diese Grünflächen sind bedeutende Ausgleichsräume der Stadt und Bestandteil des Offenbacher „Grünrings vom Main zum Main“, der in die Regionalparkroute eingebunden ist und den Frankfurter „Grüngürtel“ nach Osten fortsetzt. Bislang sind diese hochwertigen Freiräume jedoch funktional beeinträchtigt, wie z.B. der Kuhmühlgraben in einem tiefliegenden Kastenprofil

¹⁴ Masterplan, S. 117

um Aufschüttungen in seiner Aue umgeleitet wurde, oder versiegelte Parkplätze in den Außenbereich gelegt und Straßenbeziehungen durch das Biebertal eingerichtet wurden. Hier ordnend einzugreifen stellt einen zentralen Handlungsbedarf der Stadtentwicklung Offenbachs dar.

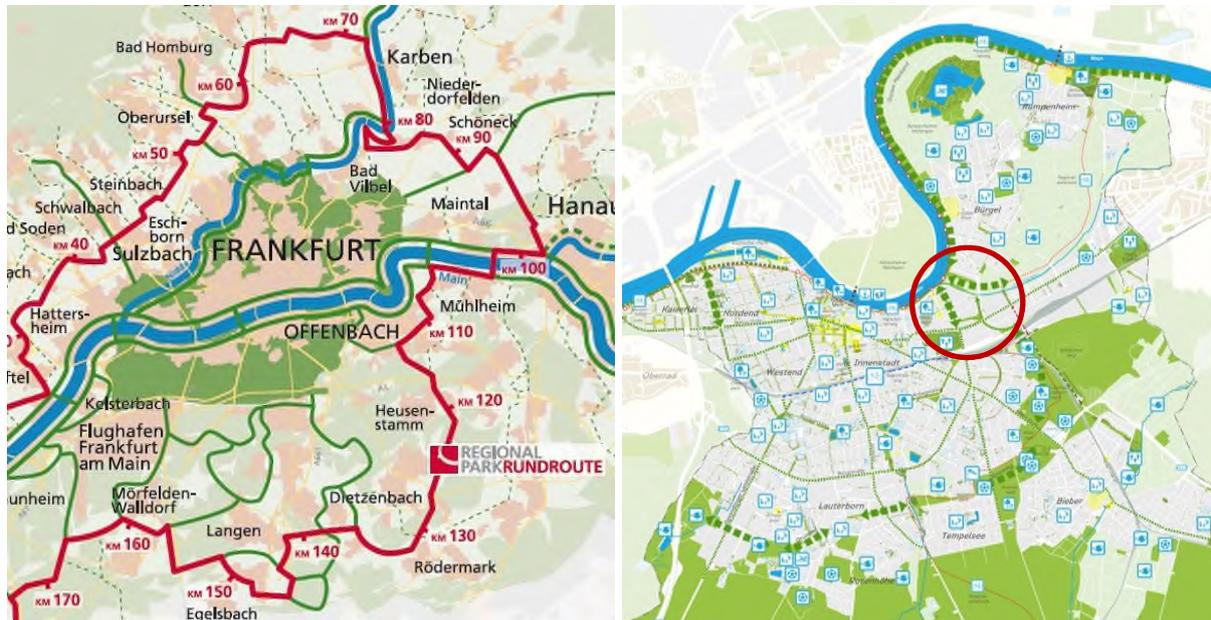


Abb. 10: Regionalparkroute mit Frankfurter Grüngürtel und Grün- und Freiraum in Offenbach 2030;

Quellen:

https://www.google.de/search?q=regionalparkroute+rhein+main&source=Inms&tbm=isch&sa=X&sqj=2&ved=0ahUKEwip4pPZ74DTAhWEKCwKHUzjCu0Q_AUICSgE&biw=1920&bih=911&dpr=1#imgrc=QPnD9XH10HojkM:&spf=191 und Masterplan, S. 140

1.4.2 Konkrete, unmittelbar mit dem Stadtumbau verbundene Entwicklungschancen

Die Chancen gesamtstädtischer Verbesserungen, die mit der Revitalisierung der Werksbrache und der Realisierung der Verbindungsstraße, d.h. mit dem Stadtumbau, einhergehen, reichen über die oben beschriebenen allgemeinen Chancen weit hinaus und sollen hier im Einzelnen angesprochen werden.

➤ *Revitalisierung der Industriebrache:*

Die erneute Nutzung der Industriebrache als Gewerbefläche dient dem schonenden Umgang mit Grund und Boden. Sie schützt als Maßnahme der Innenentwicklung den Außenbereich vor neuer Versiegelung und Überbauung.

Die Inwertsetzung der Brache als Gewerbegebiet stärkt die oberzentrale Funktion Offenbachs, indem neue Arbeitsplätze im Kern der Metropolregion entstehen. Damit werden die Ziele und Grundsätze der Raumordnung umgesetzt. Gleichzeitig soll damit die ökonomische Lage der unter dem kommunalen Schuttschirm stehenden Stadt nachhaltig verbessert werden.

Die vollständige Neuordnung der inneren Erschließung bietet die Möglichkeit, den Gewerbestandort nach innovativen Ansätzen mit zukunftsgerichteten Infrastrukturen der digitalen Kommunikation, City-/Standortlogistik und Mobilität auszustatten.

➤ *Schaffung von Durchlässigkeiten:*

Mit der räumlichen Gliederung des Werksgeländs soll ein inneres Erschließungsnetz mit neuen öffentlichen Verbindungen entstehen. So kann das hoch verdichtete innerstädtische Mathildenviertel künftig durch den zu sichernden und öffentlich zugänglich

zu machenden Werkspark im Westen des Stadtumbaugebietes nach Osten bis an das Kuhmühltal herangeführt werden. Dieser Stadtteil war in seiner bisherigen Randlage ein benachteiligtes Quartier und Programmstandort der „Sozialen Stadt“. Hier konnten bereits Verbesserungen der Lebensbedingungen realisiert werden, die nun mit der Heranführung des Quartiers an den hochwertigen Naherholungsraum „Kuhmühltal“ nochmals gefördert werden können.

➤ **Lückenschluss des Anlagenrings:**

Ähnlich der neu zu schaffenden Durchlässigkeit in West-Ost-Richtung (s.o.) ist die geplante Nord-Süd-Querung des Werksgebietes zu werten: Hier kann die derzeit mit dem Friedhof ihren Endpunkt findende historische Planung des Anlagenrings aufgegriffen und bis zum Main fortgesetzt und damit auch südliche Stadtgebiete über die attraktive Grünverbindung direkt an die Naherholungsgebiete von Main und Kuhmühltal herangeführt werden:

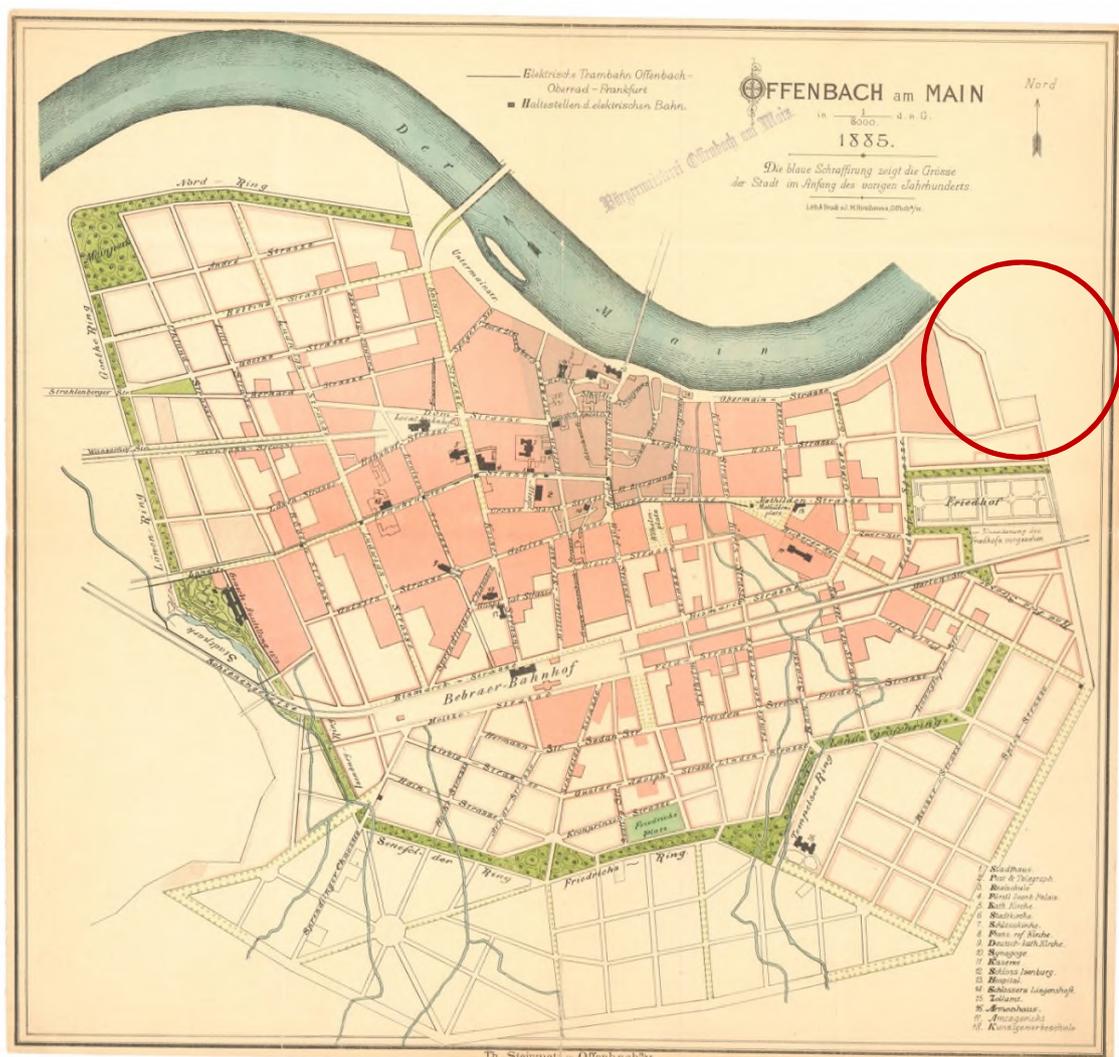


Abb. 11: Anlagenring; Quelle: Stadtplan der Stadt Offenbach am Main von 1885

➤ **Verbreiterung des Mainufers:**

Die Reduzierung der Werksflächen im Norden kann in Verbindung mit der anstehenden Ertüchtigung des Stadtdeiches auf das 200-jährige Hochwasserereignis zu einer Aufweitung der Engstelle des Uferbereichs im Prallhang des Mains genutzt werden.

Damit könnte zusätzlicher Retentionsraum gewonnen und der Naherholungsraum verbreitert werden. Zusätzlicher Retentionsraum ist in Zeiten des Klimawandels (vermehrte Starkregenereignisse) der beste Hochwasserschutz, wie die Vergrößerung des Naherholungsraumes „Mainufer“ bei wachstumsbedingt steigendem Freizeitdruck zur Entflechtung der Nutzungsansprüche nicht hoch genug zu werten ist.

➤ *Renaturierung des Kuhmühltals:*

Mit einer Rücknahme der durch die Erweiterung des Farbwerks in die Aue des Kuhmühlgrabens verursachten Auffüllungen kann der historische Altmainarm wieder erlebbar gemacht und Retentionsraum zurückgewonnen werden. In diesem Zuge könnte das heute um die Auffüllungen herum geleitete und mit Kastenprofil verbaute Gewässer renaturiert bzw. naturnah gestaltet werden.



Abb. 12: Kuhmühlgraben und Hainbach in der historischen Karte von 1801; Quelle: Vermessungsamt der Stadt Offenbach am Main

➤ *Verkehrsentlastung von Bürgel und Entsiegelung der Offenbacher Straße:*

Im Zuge der Verbreiterung des Mainvorgefeldes und die Rückverlegung des Maindeiches kann die uferbegleitende Main- bzw. Offenbacher Straße neu trassiert und direkt auf die Kettelerstraße geführt werden. Damit könnten die heute zwei auf künftig nur noch eine Straßenquerung des Kuhmühltals reduziert und die Verkehrsbelastung im südlichen Teil Bürgels durch Bündelung des motorisierten Verkehrs auf dem Mainzer Ring deutlich minimiert werden. Konsequenterweise wäre dann die Offenbacher Straße im Bereich des Kuhmühltals zu entsiegeln bzw. auf einen für Rad- und Fußgängerverkehr ausgelegten Querschnitt zu reduzieren.

➤ *Klimaanpassung und Naturschutz:*

Alle vorgenannten Maßnahmen dienen synergetisch zugleich der Klimaanpassung (u.a. Minimierung der Aufheizung im Siedlungsgebiet sowie Reduzierung der Hochwasser- und Überflutungsgefahr) sowie dem Arten- und Biotopschutz. Sie können die grüne und blaue Infrastruktur verbessern, indem die Versiegelung verringert, die Gewässerfunktionen revitalisiert und das Grünvolumen –insbesondere im Bereich des bisher fast vollständig versiegelten Werksgeländes- erhöht werden.

➤ *Lückenschluss im gesamtstädtischen Straßennetz:*

Die geplante neue Verbindungsstraße wird das gesamtstädtische Straßenverkehrsnetz beeinflussen und den bisherigen Lückenschluss im östlichen Stadtgebiet schaffen. Damit verbunden werden für Untere Grenz- und Bieberer Straße sowie voraussichtlich für das gesamte Ringstraßensystem (Odenwald- und Spessarting sowie Rhönstraße) Entlastungswirkungen erwartet. Damit können Lärmimmissionen in den anliegenden Wohnquartieren verringert und die Luftqualität verbessert werden. Dies ist von entscheidender Bedeutung für die Lebensqualität in der gesamten Stadt, da genau in diesen Straßen die „hot spots“, d.h. die vordringlichsten Handlungsfelder, des Lärmaktions- und des Luftinhalteplans liegen.

➤ *Förderung des Radverkehrs als zentrale Maßnahmen des Klimaschutzes:*

Die neue Verbindungsstraße soll v.a. auch einen neuen Radweg aufnehmen. Dieser kann den „Grünring vom Main zum Main“ aufwerten, der zurzeit auf unattraktiven Umwegen u.a. durch das Gewerbegebiet Daimlerstraße und den Lämmerspieler Weg trassiert ist. Auch eine evtl. zusätzliche Verknüpfung mit dem innerstädtisch bedeutsamen Industriebahnweg -ggf. über eine Brücke über die S-Bahn-Trasse in den Rodgau- ist zu prüfen. Weiterhin soll das auf dem ehemaligen Güterbahnhof frei gewordene Gleis zum Werksgelände des ehemaligen chemischen Farbwerks in einen Radweg umgebaut werden, um so eine direkte Verbindung in die östliche Innenstadt zu schaffen und das neue Stadtquartier auf dem ehemaligen Güterbahnhof in das Radwegenetz der Stadt einzubinden. Mit diesen Maßnahmen würde eine Verbesserung der gesamtstädtischen Alltags- sowie der regionalen Freizeitradstrecken realisiert und eine Förderung des Radverkehrs umgesetzt werden, die sich positiv auf Luftreinhaltung und Senkung der verkehrsbedingten CO₂-Emission auswirken.



Abb. 13: rot punktiert: Lückenschlüsse im bestehenden Radwegenetz;
Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage des Fahrradstadtplans der Stadt Offenbach am Main, Ausgabe 2017

1.4.3 Weitere, mittelbare Entwicklungschancen aus dem Stadtumbau

Neben den vorgenannten Chancen, die im Zuge des Stadtumbaus unmittelbar aufgegriffen und als Schlüsselmaßnahmen umgesetzt werden können, ergeben sich aus den Rahmenbedingungen, die mit diesen Stadtumbaumaßnahmen verändert bzw. neu gestaltet werden, weitere Spielräume für die Stadtentwicklung Offenbachs. In Einzelfällen können diese als naturschutzfachliche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen des Stadtumbaus möglicherweise mit realisiert werden, i.d.R. jedoch müssen die hier zu veranlassenden Maßnahmen außerhalb des Städtebauförderungsprogramms angestoßen werden, d.h. diese Chancen sind nur mittelbar aus dem Stadtumbau abgeleitet. Von besonderer Bedeutung sind hier anzuführen:

➤ *Querschnittsreduktion Bieberer und Obere Grenzstraße:*

Die mit der Verbindungsstraße einhergehende Verkehrsentlastung auf den Ringstraßen und v.a. auf Bieberer und Unterer Grenzstraße könnte den Entwicklungsspielraum schaffen, die Querschnitte dieser Straßen zu reduzieren und sie als Alleen zu gestalten. Bereits der Landschaftsplan des UVF und zuletzt der Masterplan Offenbach am Main 2030 formulierten im Hinblick auf Stadtbild, Biotopvernetzung und Klimaschutz das Ziel, die bisher rein verkehrsfunktional gestalteten Haupteinfahrten nach Offenbach stärker zu begrünen und so die Stadteingänge mit einer neuen Qualität auszustatten und aufzuwerten.

➤ *Teiltrückbau und Entsiegelung des Verkehrsknotens nordöstlich von Bieber:*

Das geplante Stadtumbau-Schlüsselprojekt „Verbindungsstraße“ wird Eingriffe in Natur und Landschaft auslösen, die naturschutzrechtliche Kompensationsmaßnahmen erfordern. Hierzu wird der Rückbau des im Vorgriff -auf die nie realisierte, früher geplante Fernverkehrsverbindung nach Frankfurt (vgl. Abb. 6)- realisierten Fernverkehrsknotens als geeignete Maßnahme erachtet: Teile der hiervon nach Nordosten abzweigenden Straße werden bereits als naturschutzrechtliche Maßnahme der Erschließung des Baugebietes „Bieber Nord“ zurückgebaut, die „Ohren“ einschließlich zugehöriger Brückbauwerke sind jedoch noch erhalten. Ihr Rückbau wurde bereits zwischen Hessen Mobil und Stadt Offenbach thematisiert; Vereinbarungen wurden bislang jedoch noch nicht getroffen. Hier im Zuge des Baus der „Verbindungsstraße“ anzuknüpfen und den Rückbau der Verkehrsbauwerke zu konkretisieren könnte eine Maßnahme der Landschaftsreparatur darstellen und wird daher als mittelbare Chance des Stadtumbaus verstanden.

➤ *Unterbindung der Schleichwegebeziehungen zwischen Bieber und Waldheim Süd:*

Die Stadtteile Bieber und Waldheim verfügen trotz benachbarter Lage über keine qualifizierte direkte Verkehrsverbindung zueinander, sondern sind nur über Wirtschaftswege, die zugleich die Trasse der Regionalparkroute darstellen, miteinander verbunden. Gleichzeitig erfolgt die Anbindung Waldheims sowie der westlichen Quartiere der Stadt Mühlheim an das Fernverkehrsstraßennetz über die B448. Der Landschaftsraum zwischen beiden Stadtteilen wird von Wald und dem Tal der Bieber geprägt und genießt als Landschaftsschutzgebiet besondere Schutzwürdigkeit. Durch den beabsichtigten Bau der Verbindungsstraße entsteht eine funktionsfähige Straßenverbindung zwischen Bieber mit dem B448-Anschluss und Waldheim bzw. Mühlheim, so dass die heutigen Schleichverkehre durch das LSG künftig unattraktiv werden und ggf. durch Querschnittsverringerungen o.a. bauliche Maßnahmen unterbunden werden können. Damit kann eine erhebliche Verbesserung der Erholungsfunktion dieses Raumes und eine Aufwertung der Regionalparkroute erfolgen.



Abb. 14: Neuordnung der Verkehrsbeziehungen/Unterbindung der Schleichwege im Offenbacher Osten, Lage des OVO-Geländes und des Knotenpunkts der B448; rot: geplante Verbindungsstraße mit Lammerspieler Weg; orange: Trassen mit verkehrlichen Entlastungen
Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage des Luftbildes im wegbis der Stadt Offenbach a.M.

➤ **Neuordnung des OVO-Geländes:**

Eingebettet in das Landschaftsschutzgebiet Offenbach hat sich aus der Liegenschaft einer ehemaligen Betriebssportanlage das Kulturzentrum des Offenbacher Verwaltungs- und Organisationsvereins entwickelt, das mehreren Vereinen Räumlichkeiten bietet und ein Jugendzentrum unterhält. Erschließung und Flächennutzung des OVO könnten nach Anbindung an die geplante „Verbindungsstraße“ neu geordnet und im Übergang zum Landschaftsschutzgebiet ggf. aufgewertet werden.

➤ **Einrichtung des S-Bahn-Haltepunkts „Ulmenstraße“:**

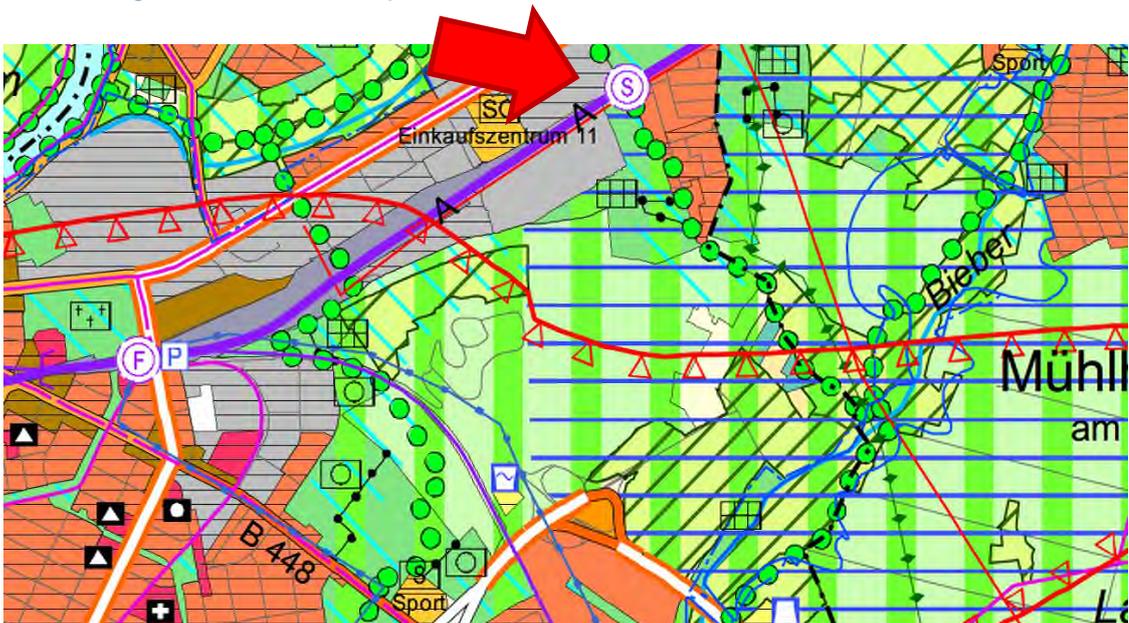


Abb. 15: Auszug aus dem Regionalen Flächennutzungsplan 2010; Quelle: Regiomap des Regionalverbands Frankfurt-Rhein-Main; Der rote Pfeil kennzeichnet die Lage des geplanten S-Bahn-Halts „Ulmenstraße“

Mit der Revitalisierung bzw. Aktivierung heutiger Gewerbebrachen und der Intensivierung untergenutzter Gewerbebestände können im Offenbacher Osten Arbeitsplätze geschaffen werden, die eine Steigerung der potenziellen Nutzerzahlen des regionalplanerisch im Regionalen Flächennutzungsplan seit Jahren verankerten, jedoch von der Deutschen Bahn nicht verfolgten S-Bahn-Halts Ulmenstraße zur Folge hätten. Die Realisierung des Baugebiets „Waldheim Süd/An den Eichen“ löst bereits heute den Bedarf einer direkten Anbindung dieses Bereiches an den schienengebundenen Regionalverkehr aus. Durch weitere Nutzer im Einzugsgebiet des geplanten S-Bahn-Halts könnte dessen wirtschaftliche Tragfähigkeit verbessert und seine Realisierung damit forciert werden. Die Schaffung des S-Bahn-Halts Ulmenstraße würde eine attraktive verkehrliche Alternative zum motorisierten PKW-Verkehr und eine Verbesserung des ÖPNV-Netzes und im Hinblick auf den Klimaschutz eine wichtige Maßnahme zur Minderung des CO₂-Ausstoßes darstellen.

➤ *Neuordnung des südlichen Ortsrandes von Bürgel:*

Die Verkleinerung des Betriebsgeländes des ehemaligen chemischen Farbwerks und die damit mögliche Zurückverlegung des Kuhmühlgrabens in sein einstiges Bachbett beinhaltet neben der Verbreiterung des Kuhmühltals zugleich die Chance, den südlichen Ortsrand von Bürgel neu zu ordnen und um eine neue, im Kern der wachsenden Metropolregion so dringend benötigte Wohnbaufläche zu arrondieren. Das hier in Folge des Stadtumbaus ggf. entstehende kleine Baugebiet wäre außerhalb des Siedlungsbeschränkungsgebietes gelegen – eine Entwicklungsvoraussetzung und Standortqualität, die im Stadtgebiet Offenbach nur sehr selten gegeben ist.

Bisher wird der südliche Ortsrand Bürgels durch ein heterogenes Nebeneinander eines Wohnhauses, eines Handwerkerhofes, zahlreicher Kleingärten und einzelner Brachen geprägt; die besondere Standortgunst am Rand des Landschaftsschutzgebietes ist nicht wahrnehmbar und der Übergang zu den Erholungsflächen im Kuhmühltal bislang nicht wertig gestaltet – in der Neuordnung dieses Bereiches besteht eine weitere mittelbare Chance, die auf den Planungszielen des Stadtumbaus fußt.



Abb. 16: südlicher Ortsrand von Bürgel; Quelle: webgis der Stadt Offenbach a.M., Luftbild 2016

Insgesamt fasst der Masterplan die Chancen des Stadtbbaus und der Entwicklung des Offenbacher Ostens in folgendem räumlichen Konzept zusammen:



Abb. 17: Entwicklung des Offenbacher Ostens; Quelle: Masterplan, S. 116

1.5 SWOT-Analyse für die Stadt und das Stadtumbaugebiet

	Stärken	Schwächen
Möglichkeiten	<ul style="list-style-type: none"> Die Industriebranche ist das größte Entwicklungspotenzial im Offenbacher Stadtgebiet. Es ist eingebettet in den durch Gewerbegebiete geprägten Osten der Stadt, der ausgehend vom Stadtumbau neu profiliert und in Wert gesetzt werden kann und soll. Die völlige Neuordnung des großzügig bemessenen Areals der Industriebranche ermöglicht die Schaffung modernster – auch digitaler- Infrastrukturen und kann den Standort zukunftsfähig „smart“ profilieren. Große Bedeutung kommt der Verbesserung der Verkehrsverhältnisse durch die geplante Verbindungsstraße zu. Sie wird einen wichtigen Lückenschluss im gesamtstädtischen Verkehrsnetz und die Minderung von Verkehrsbelastungen in den Bestandsquartieren ermöglichen. Die über den Stadtumbau weit hinausgehenden positiven Entwicklungs- und Revitalisierungsimpulse auf alle Gewerbegebiete im Offenbacher Osten drücken einen sparsamen Umgang mit Grund und Boden aus. Sie ermöglichen so einen Teilrückbau der Industriebranche z.B. zugunsten der Renaturierung des Kuhmühlhals, eines Schlüsselprojekts zur Aufwertung der grünen und blauen Infrastruktur Offenbachs. Bestehende Freiraumqualitäten z.B. im Biebertal können durch naturschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen, die mit den geplanten Eingriffen erforderlich werden, befördert und so Synergien für die Naherholung gewonnen werden. 	<ul style="list-style-type: none"> Das Herzstück des Stadtumbaus, die Industriebranche des ehem. chem. Farbwerks, befindet sich im Eigentum eines internationalen Großkonzerns, der selbst nicht an der Entwicklung der Fläche interessiert ist und eine Veräußerung der Branche anstrebt. Der künftige Erwerber und nachfolgende Eigentümer muss vor dem Hintergrund seiner Erwerbs- und Entwicklungskosten eine Wirtschaftlichkeit des Gesamtprojekts erreichen. Dazu wird er an einer kooperativen Zusammenarbeit mit der Stadt interessiert sein, die Chance für Impulse aus der Städtebauförderung erkennen und gemeinsam mit der Stadt den Stadtumbau gestalten. Dem (heutigen wie künftigen) Eigentümer muss vermittelt werden, dass die Beiträge der Stadt zur Qualifizierung der Fläche, insbesondere durch die geplante Verbindungsstraße und alle sonstigen, v.a. unrentierlichen Maßnahmen zur qualitätsvollen Ausgestaltung der Erschließung, Schaffung grüner Infrastruktur und Förderung der Baukultur etc., der Steigerung des Grundstückswertes und der Vermarktungsfähigkeit der Branche dienlich sind. Diese öffentlichen Entwicklungsimpulse müssen finanziellen Niederschlag im Gesamtprojekt finden. Dies kann z.B. -im Sinne „vorweg auszuscheidender Flächen“ gemäß § 55 BauGB- durch kostenfreie Bereitstellung altlastenfreier Flächen für künftige Erschließungsanlagen und öffentliche Grünflächen bzw. naturschutzrechtliche Ausgleichsflächen an die Stadt erfolgen, durch Einzelregelungen in Stadtumbauverträgen oder aber durch eine Entwicklung der Fläche als städtebauliche Entwicklungsmaßnahme nach § 165 BauGB.
Schwierigkeiten	<ul style="list-style-type: none"> Die geplante Verbindungsstraße wird als entscheidende Maßnahme zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse und Vermarktungschance der Industriebranche durch die Stadt betrieben. Sie greift in Waldbestand ein und wird daher in erheblichem Maße naturschutzsowie forstrechtliche Ausgleichsmaßnahmen erfordern. Grundsätzlich können Ausgleichsmaßnahmen neben ihrer rechtlichen Bindungswirkung immer auch Synergien bei der Freiraumentwicklung und damit für die Naherholung entwickeln (s.o.). Voraussetzung ist jedoch, über die geeigneten Flächen im erforderlichen Maße verfügen zu können. Dieses ist bislang noch ungeklärt und kann erst im Zuge der „Machbarkeitsstudie“ für die Verbindungsstraße vertieft werden. 	<ul style="list-style-type: none"> Das bislang noch nicht genehmigte Altlastensanierungskonzept für die Industriebranche beinhaltet Unwägbarkeiten für die weitere Entwicklung der Fläche und kann sich auf die grundsätzliche Realisierbarkeit von Planungszielen aus diesem Entwicklungskonzept auswirken. Dies gilt insbesondere, wenn der Wirkungspfad Boden-Mensch nicht unbedenklich gestaltet werden kann und so Maßnahmen zur Realisierung von Grünflächen oder der Wirkungspfad Boden-Grundwasser gestört bleibt und dort geplante naturschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen evtl. nicht umsetzbar sind. Im Boden ggf. verbleibende Altlasten könnten den Grundstückswert gegen Null mindern oder gar derart belasten, so dass eine Vermarktung der Fläche unmöglich und eine Entwicklung für den Eigentümer dauerhaft nicht wirtschaftlich darstellbar sein könnte.

2 Darstellung des Fördergebiets und Begründung des Gebietszuschnitts

Aus der Analyse leitet sich ab, dass das Stadtumbaugebiet in Offenbach aus mehreren Teilflächen gebildet wird, die hier im Einzelnen dargestellt werden:

Teilgebiet A:

Das „Herzstück“ des Stadtumbaus im Offenbacher Osten umfasst die Werksbrache des ehemaligen chemischen Farbwerks zwischen Offenbach und Bürgel. Hier soll durch Konversion der Industriebrache ein neuzeitlichen Ansprüchen gerecht werdendes Gewerbegebiet entstehen und Teilflächen im Sinne einer naturnahen Gewässer- und Freiflächenentwicklung wieder dem Mainvorgebäude sowie dem Kuhmühltal zugeordnet werden. Die Fläche mit insgesamt rd. 38 ha schließt die Industriebrache des Werks (rd. 35 ha) ein, die daran angrenzenden Straßenräume von Main- bzw. Offenbacher Straße sowie werkszugehörige Flächen im Kuhmühltal, die tw. als dienende Parkplätze genutzt wurden und tw. bereits heute als offene Grünräume Bestandteile des Naherholungsraumes sind.

Teilgebiet B:

Die Trasse der ehemaligen Hafenbahn schuf einst einen Gleisanschluss vom Güterbahnhof zum Werksgelände des chemischen Farbwerks und in weiterer Fortsetzung entlang des Mainvorgebändes bis zum Hafen im Westen der Stadt. Ihre Reaktivierung als Bahnzubringer ist derzeit nicht anzunehmen (im Mainvorgebäude wurden die Gleisanlagen längst zurückgebaut), dennoch soll der Abzweig zum Werk frei gehalten werden, um diese Option für die Zukunft zu erhalten. Im Zuge des Stadtumbaus soll hier ein Rad- und Fußweg mit Anbindung an die Las-kabrücke realisiert werden. Die Fläche der ehem. Bahnanlagen umfasst 12.250 qm.

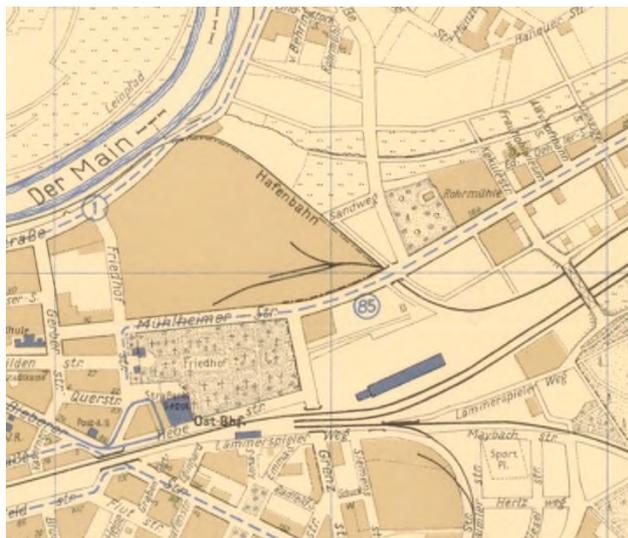


Abb. 18: ehem. Hafenbahn; Quelle: Stadtplan der Stadt Offenbach, 1952.

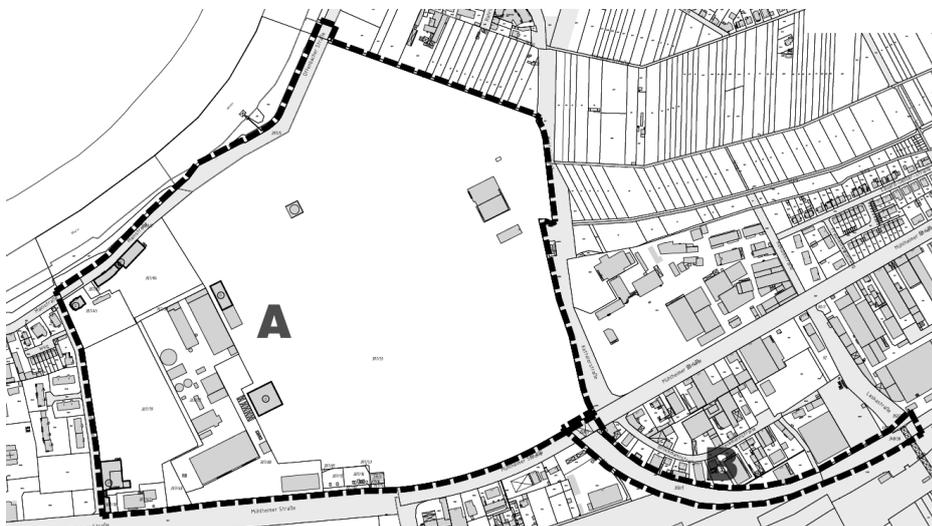


Abb. 19: Stadtumbaugebiet - Teilgebiete A und B; eigene Bearbeitung auf Grundlage der ALK

Teilgebiete A und B werden im Sinne des § 171 b Abs. 1 BauGB wie folgt begrenzt:

Teilgebiet C:

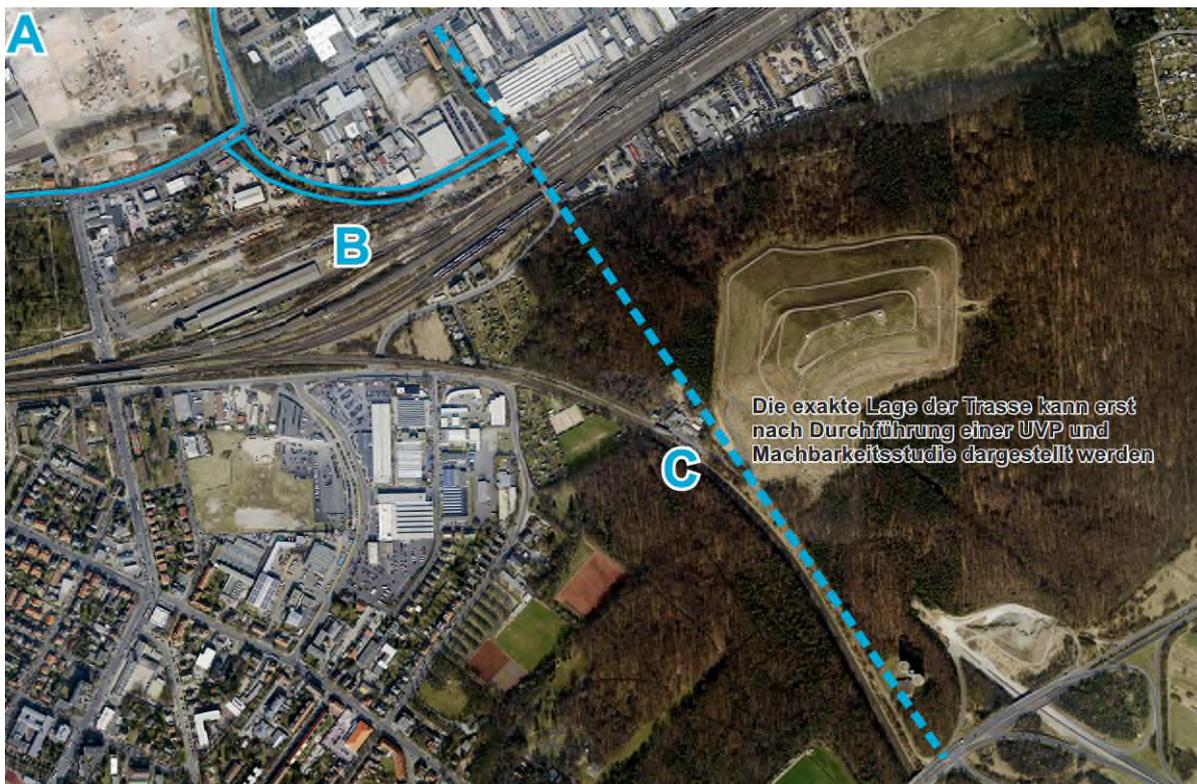
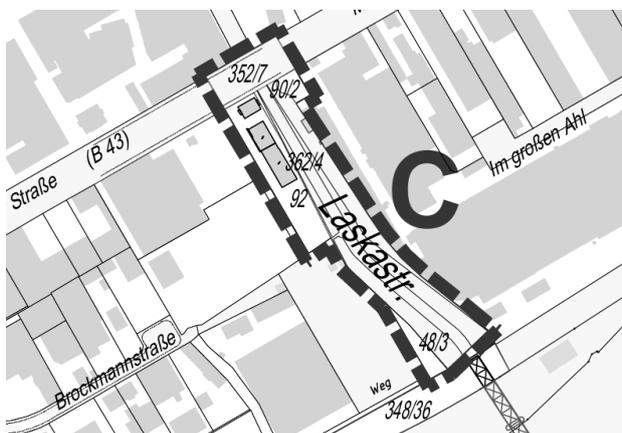


Abb. 20: Teilgebiet C des Stadtumbaugebietes (andeutungsweise); eigene Darstellung auf Grundlage des Luftbildes 2014 (Vermessungsamt OF)

Das Teilgebiet C umfasst die zur Revitalisierung des Teilgebiets A unabdingbare Verbesserung der äußeren Erschließung durch die „Verbindungsstraße“. Die exakte Trasse dieser Straße ist bislang noch nicht bekannt und Gegenstand einer Machbarkeits- und Umweltverträglichkeitsstudie. Ihr Ergebnis wird bis Ende 2018 erwartet; lediglich nördlich der Laskabrücke wird –unter der Annahme, dass die Anbindung der Verbindungsstraße dieser grundsätzlichen Trasse folgt– das Planungsgebiet der Teilfläche bereits jetzt parzellenscharf bestimmt.



Das Teilgebiet C umfasst die zur Revitalisierung des Teilgebiets A unabdingbare Verbesserung der äußeren Erschließung durch die „Verbindungsstraße“. Die exakte Trasse dieser Straße ist bislang noch nicht bekannt und Gegenstand einer Machbarkeits- und Umweltverträglichkeitsstudie. Ihr Ergebnis wird bis Ende 2018 erwartet; lediglich nördlich der Laskabrücke wird –unter der Annahme, dass die Anbindung der Verbindungsstraße dieser grundsätzlichen Trasse folgt– das Planungsgebiet der Teilfläche bereits jetzt parzellenscharf bestimmt.

Abb. 21: bislang parzellenscharf definierbarer Umgriff des Teilgebietes C des Stadtumbaugebietes; eigene Darstellung auf Grundlage der ALK

3 Leitgedanken

Die Ziele für die Revitalisierung des ehemaligen chemischen Farbwerks und für die Aufwertung des gesamten Offenbacher Ostens -von Bürgel über Waldheim und Bieber bis zu den Umgriffen der südöstlich angrenzenden Stadtstraßen Bieberer und Unterer Grenzstraße- sowie für das gesamtstädtische Verkehrsnetz wurden immanent bereits in der Darstellung

der Entwicklungschancen des geplanten Stadtumbaus beschrieben. Sie entstammen aus nachstehenden Leitgedanken, die hier nur kurz angeführt werden:

➤ *Leitgedanken Revitalisierung der Industriebranche*

Die Industriebranche des ehemaligen chemischen Farbwerks ist das größte und aufgrund seiner fast vollständigen Räumung das für die Zukunft der Stadt wichtigste „klassische“ gewerbliche Entwicklungsareal Offenbachs. Es soll zukunftsweisend und attraktiv mit einer Nutzungsmischung aus innovativen Betrieben der Kreativbranchen, etablierten Unternehmen der Energiewirtschaft und Technologie, Bildungseinrichtungen sowie kulturellen Veranstaltungsorten und Gastronomie profiliert werden und viele neue Arbeitsplätze schaffen. Dazu sind inspirierende Räume mit ansprechenden öffentlichen Grün- und Aufenthaltsflächen zu schaffen, eine sehr gute Informations- und Kommunikationsinfrastruktur vorzuhalten sowie Angebote für zukunftsweisende Mobilitätskonzepte, v.a. Sharing- und E-Mobilitätsangebote, vorzuhalten. Im Hinblick auf die Zukunftsorientierung soll im Zuge der Erschließung ein Energieversorgungskonzept eine energieeffiziente Gebietsentwicklung unter Nutzung dezentraler Einrichtungen mit höchstmöglichem Einsatz regenerierbarer Energiequellen aufzeigen.

➤ *Leitgedanken zur Verbesserung der Erschließung und räumlichen Vernetzung*

Eine neue äußere Erschließung der Industriebranche wird ihre lokale und regionale Marktfähigkeit im o.g. Sinne überhaupt erst ermöglichen; die Schaffung einer inneren Erschließung ist die Voraussetzung zur Herausparzellierung unterschiedlich großer Einheiten für die verschiedensten Flächenansprüche der anzusiedelnden Gewerbebetriebe.

Die Erschließungsfunktion der Verkehrsanlagen zielt dabei nicht nur auf den motorisierten Individual- und Lastverkehr ab, sondern ist angesichts der Veränderungen unserer digitalisierten Arbeitswelten auch auf Fußgänger- und Radverkehre, d.h. Nahverkehre, auszurichten, da die Daseinsfunktionen Wohnen und Arbeiten wieder näher zusammenrücken und das Arbeiten weniger scharf vom Freizeitverhalten abgegrenzt ist. Der Gestaltqualität und Aufenthaltsfunktion der Verkehrsräume, Frei- und Grünflächen ist dabei große Bedeutung beizumessen.

➤ *Leitgedanken zum ökologischen Stadtumbau - Schaffung und Nutzung von Synergien*

Die Zukunftsfähigkeit von Standorten und ihre Beliebtheit bei den Nutzern wird stark von „weichen“ Standortfaktoren bestimmt: neben der quantitativen und qualitativen Freiraumausstattung zählen -im Zuge des gestiegenen Umweltbewusstseins der Bevölkerung- dazu auch die Luftreinheit und das Stadtklima sowie die Artenvielfalt und die Vitalität oberirdischer Gewässer. Ökologie, Mobilität und Naherholung sind eng miteinander verwoben und wirken sich auf die Attraktivität von Wohn- und Arbeitsstandorte aus. Entsprechend soll der Stadtumbau in Offenbach möglichst vielfältige Synergien schaffen und Verbesserungen für den Klimaschutz und die Klimaanpassung sowie für die Wohnqualität und Naherholung bewirken.

Strategisch soll der im Sinne des Masterplans der Stadtentwicklung skizzierte Stadtumbau in Offenbach unter Anwendung des breit gefächerten Instrumentariums des Baugesetzbuchs, aber auch durch komplementäre Hinzuziehung weiterer Planungen und Konzepte, Akteure und Programme in den angrenzenden Fachgebieten und Handlungsfeldern voran-

getrieben werden, um die anstehenden Umstrukturierungen möglichst innerhalb der Laufzeit des Stadtumbaus, d.h. in einem mittelfristigen Zeitfenster von rd. 15 Jahren zu realisieren. Da der heutige Grundstückseigentümer die baldmögliche Veräußerung der Gesamtfläche anstrebt, ist derzeit noch nicht absehbar, ob und wann in dem neuen Eigentümer ein strategischer Partner gefunden werden kann, die baulichen und nicht-baulichen Maßnahmen im Sinne der o.g. Leitgedanken umzusetzen. Daher ist es Ansatz der Stadt -ggf. im Rahmen einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme- möglichst viele der nachfolgend in Einzelmaßnahmen herunter gebrochenen Vorhaben selbst anzustoßen und unter Einbindung von Beauftragten proaktiv zu steuern. Im Sinne der gesamtstädtischen Entwicklung muss es möglichst zügig gelingen, die Industriebranche in eine kleinteilig differenzierte und somit robuste gewerbliche Entwicklung zu bringen, das Angebot an Arbeitsplätzen in der Stadt und die kommunale Einnahmen zu steigern und die Rahmenbedingungen des Lebens in Offenbach zu verbessern.

4 Einzelmaßnahmen

Teilgebiet A

1. (Laufend): **Abschluss des Altlastensanierungskonzepts:**

Laut Fa. Clariant wird das inhaltlich bereits abgestimmte Sanierungskonzept dem Regierungspräsidium noch im Sommer 2017 vorgelegt, so das ggf. Ende 2017 ein genehmigtes Altlastensanierungskonzept für die Industriebranche vorliegen könnte. Auf dieser Grundlage sind die Ziele und Maßnahmen dieses Integrierten Stadtteilentwicklungskonzepts (ISEK) nochmals zu überprüfen und ggf. fortzuschreiben.

2. **Beschluss als städtebaulicher Entwicklungsbereich:**

Zur Sicherung einer möglichst zügigen Revitalisierung der Industriebranche und bestmöglichen Umsetzung der Stadtumbaupläne dieses ISEK ist die Ausweisung eines städtebaulichen Entwicklungsgebietes nach § 165 BauGB zu prüfen. Auf Grundlage des vorliegenden Altlastensanierungskonzepts, dieses ISEK und seiner evtl. Fortschreibung könnte der Eingangswert der Werksbranche ermittelt und alle Untersuchungen zu „Vorbereitenden Untersuchungen“ im Sinne des § 165 Abs. 4 zusammengeführt werden. Nach Beteiligung der Betroffenen und Träger öffentlicher Belange könnten die Stadtverordneten den Beschluss zur Durchführung einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme fassen, die nach Abschluss die Refinanzierung wesentlicher Teile der öffentlichen Maßnahmen aus dem dann erzielten Bodenwertgewinn ermöglicht.

3. **Beauftragung eines Stadtumbaumanagers:**

Mit der Beauftragung eines –ggf. treuhänderisch tätigen- Projektentwicklers als Stadtumbaumanager soll die Nutzungskonzeption, Profilierung und Vermarktung der zu revitalisierenden Gewerbeflächen optimiert werden. Insbesondere sind die Chancen der Ansiedlung einer technologieorientierten Akademie oder Hochschule anzustoßen und im Umfeld der erhaltenen Baudenkmale ein attraktiver Campus zu entwickeln. Neben dem Marketing soll auch die realisierungsbegleitende **Öffentlichkeitsarbeit** durch den Stadtumbaumanager geleistet werden.

4. **Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 634:**

Der Aufstellungsbeschluss des Bebauungsplanes Nr. 634 „ehem. chem. Werk zwischen Offenbach und Bürgel“ wurde bereits im Jahr 2010 gefasst. Er ist als Vertiefung dieses ISEK zur Steuerung der künftigen baulichen Nutzung innerhalb der zu revitalisierenden Industriebrache erforderlich und wird nach abschließender Entscheidung über den Realisierungsweg dieses ISEK in Zusammenarbeit mit dem Stadtumbaumanager erarbeitet. Die Rechtskraft des Bebauungsplanes wird den Schlussstein der planerischen Vorbereitungen der Revitalisierung der Brache bilden.

5. **Zwischennutzungen:**

Flächen der Werksbrache, die kurz- bis mittelfristig keiner dauerhaften Nutzung zuzuführen sind, sollen adressbildend geeigneten Zwischennutzungen zugeführt werden. Hierzu sollte der Stadtumbaumanager ein Konzept vorlegen und mit Mitteln für Marketing und für evtl. erforderliche kleinere baulich-investive Maßnahmen zum Anstoß entsprechender Zwischennutzungen ausgestattet werden. Diese können ggf. i.R. eines einzurichtenden Verfügungsfonds einer breiteren Zielgruppe zur Verfügung gestellt werden.

6. **Grunderwerb für künftig öffentliche Flächen:**

Künftig im Eigentum der Stadt Offenbach sollen liegen die Flächen

6.1. zur Verlegung der Main-/Offenbacher Straße

6.2. für die innere Erschließung durch Straßen, Wege und Plätze

6.3. öffentliche Grünflächen sowie

6.4. für die Renaturierung des Unterlaufs des Hainbachs im Kuhmühltal und entlang der Kettelerstraße.

Ob diese Flächen durch Kauf oder als Ausscheidung im Zuge einer Umlegung o.ä. erworben werden, ist im Zuge der Prüfung der Umsetzung dieses ISEK als städtebauliche Entwicklungsmaßnahme festzulegen.

7. **Renaturierung ehem. Werksflächen zur Erweiterung des Kuhmühltals:**

7.1. ehem. Werksparkplätze im Kuhmühltal:

Die Parkplätze (Pfeilkennzeichnungen) wurden als dem Betrieb des chemischen Farbwerks dienliche Parkplätze genehmigt: Mit Einstellung des Werksbetriebs sind die Genehmigungen erloschen und die Flächen –als erster Schritt der Landschaftsreparatur im Kuhmühltal- zu entsiegeln und naturnah zu gestalten.



Abb. 22: Lage der Parkplätze im Kuhmühltal; Quelle: webgis der Stadt Offenbach a.M., Luftbild 2016

7.2. Kuhmühlgraben – Gewässer:

Der Kuhmühlgraben mündet heute westlich der Kettelerstraße auf Höhe des Werks in den verrohrten Hainbach und wird damit zu dessen Seitengraben. Der Gewässerverlauf ist westlich der Kettelerstraße heute teilweise verrohrt und teilweise in einem Kastenprofil entlang des Werkszauns trassiert. Nach Prüfung der hydraulischen und hydrologischen Machbarkeit soll er künftig –orientiert an seinem Verlauf bis Mitte der 1960er Jahre- möglichst naturnah gestaltet werden, seine Gewässerfunktionen wieder ausbilden dürfen und als Fließgewässer wahrnehmbar sein. Diese Maßnahme ist in der Wasserrahmenrichtlinie (Maßnahme Nr. 74502) enthalten und u.a. auch im Hochwasserrisikomanagementplan verankert.

7.3. Rücknahme der Werkserweiterungen der 1960er Jahre:

Mitte der 1960er Jahre wurde das chemische Farbwerk nach Nordosten in die Senke des historischen Altmainarms, der den Kuhmühlgraben führt, erweitert. Dabei wurden Aufschüttungen von tw. über 2 m vorgenommen. Durch Abtrag kontaminierter Böden könnte in diesem Bereich das einstige Landschaftsbild zurückgewonnen werden und das Gewässer wieder einen naturnahen Uferbereich erhalten. Die Entsiegelung kann ggf. im Zuge der Herstellung der Altlastenfreiheit erfolgen und der geplanten Verbindungsstraße als Ausgleichsmaßnahme angerechnet werden. Zu prüfen ist, ob die Maßnahme in Verbindung mit weiteren Maßnahmen im räumlichen Umgriff ggf. Gegenstand einer Landesgartenschau sein könnte.

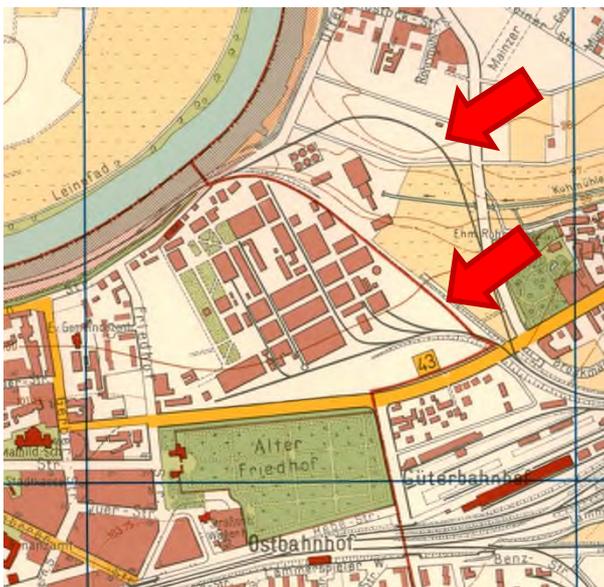


Abb. 23: Ausschnitt aus dem Stadtplan der Stadt Offenbach von 1964

Rote Linie: Flurgrenze sowie Grundstücksgrenze des Werks

Schwarze Linie: verlegte Trasse der Hafenbahn zur Schaffung der gewünschten Erweiterungsflächen für das chemische Farbwerk

8. **Verkehrskonzept:**

Mit der Verlegung der Main-/Offenbacher Straße und der Anbindung der inneren Erschließung der Werksbrache an das städtische Straßennetz sind Auswirkungsanalysen vorzunehmen, die wichtige Entscheidungsgrundlagen zur Durchführbarkeit der verfolgten Maßnahmen sowie bzgl. der Anforderungen an die Querschnitts- und Knotenpunktgestaltung sind. Das Gutachten soll die beabsichtigte Profilierung der zu revitalisierenden Werksbrache unterstützen und wichtige Aussagen zu Stellplatzbedarfen und –anordnungen etc. treffen. Besonderes Augenmerk ist dabei auf zukunftsfähige und innovative Mobilitätsangebote zu legen. Das Verkehrskonzept wird die konzeptionellen

Überlegungen dieses ISEK vertiefen und eine wesentliche Grundlage des zu erarbeitenden Bebauungsplanes.

9. Verlegung der Main-/Offenbacher Straße:

Die geplante Verlegung der Main-/Offenbacher Straße mindert die Flächen der Werksbrache und schafft Freiflächen im Mainvorgefeld. Mit dieser neuen Hauptwegführung kann die Offenbacher Straße im Bereich des Kuhmühltals entfallen bzw. zum Rad- und Fußweg zurückgebaut werden. Damit gewinnt der Freiraum des Kuhmühltals weiter an Qualität. Weiter soll die neue Straße von angrenzenden Gewerbebetrieben direkt als Erschließung genutzt werden können. Die Entsiegelungsflächen ehemaliger Werksflächen, der alten Straßentrasse sowie der heutigen Werkszufahrt an der Kettelerstraße können der geplanten Verbindungsstraße als Ausgleichsmaßnahme zugeordnet werden. Die Einzelmaßnahme ist untergliedert in

9.1 Entsiegelung und Bepflanzung und

9.2 Neubau.

10. Bau der internen Haupteerschließung sowie von Wegen, Plätzen und Grünflächen:

Die innere Erschließung bedarf voraussichtlich zweier Anknüpfungspunkte für den motorisierten Verkehr: einer Anbindung an den Knotenpunkt Mülheimer Straße/Obere Grenzstraße sowie –zu dessen Entlastung, da dieser Knotenpunkt bereits starke Verkehrszahlen aufweist– einer weiteren an die neue Trasse der Main-/Offenbacher Straße. Weitere Maßnahmen der öffentlichen inneren Erschließung betreffen insbesondere die Anlage von Plätzen im Bereich des denkmalgeschützten ehem. Verwaltungsgebäudes und der dreischiffigen Backsteinhalle sowie von querenden Fuß- und Radwegen, die eine Vernetzung des Stadtumbaugebietes mit dem westlich angrenzenden Mathildenviertel und den umliegenden Grün- und Freiflächen schaffen sollen.

11. Entwicklung der gewerblichen Flächen:

Die Vermarktung der gewerblichen Flächen durch den (neuen) Eigentümer erfolgt auf Grundlage der Zielsetzungen dieses ISEK, den Bebauungsplan Nr. 634 und der Flächenprofilierung durch den Stadtumbaumanager voraussichtlich ab ca. 2022.

12. Aufwertung des historischen Werksparks:

Der ehemalige Werkspark ist heute durch eine Zaunanlage vom angrenzenden Mathildenviertel getrennt. Dieser hoch verdichtete Stadtteil soll von dem Werkspark (und den das Gewerbegebiet künftig zum Kuhmühltal und dem Grünring querenden Wegeverbindungen) profitieren. Dazu ist der Park zu öffnen, oberirdisch verlaufende Versorgungstrassen sind in den Untergrund zu verlegen, Wege sind hindurchzuführen und stellenweise Pflanzmaßnahmen zur Sanierung des Parks vorzunehmen.

13. Campus und denkmalgeschützte Gebäude

Das denkmalgeschützte ehemalige Verwaltungsgebäude könnte ggf. gemeinsam mit dem historischen Sozialgebäude und/oder der erhaltenen dreischiffigen Backsteinhalle Kern des Campus einer Akademie oder weiteren Hochschule in Offenbach sein oder aber –in Ergänzung zu dem im angrenzenden Mathildenviertel bereits existierenden Ostpol– ein weiteres Gründerzentrum für technologische oder kreativwirtschaftliche Unternehmen. Maßnahmen zur Förderung der Baukultur an diesen wichtigen Schlüsselgebäuden sowie ggf. die Einrichtung eines technischen Museums, das an die bedeu-

tende Historie des chemischen Farbwerks erinnert o.a. öffentliche Nutzungen, würden die Standortentwicklung mit einem individuellen Profil ausstatten und so die Revitalisierung der Branche fördern. Bedarfsweise sollen Baukostenzuschüsse zur Durchsetzung besonderer städtebaulicher und architektonischer Qualitäten bereitgestellt werden. Die Art einer evtl. öffentlichen Nutzung kann erst im Zuge der Erarbeitung des Nutzungskonzepts durch den Stadtumbaumanager konkretisiert werden.

Teilgebiet B

Die Trasse der ehemaligen Hafenbahn soll als Grünstruktur erhalten und weiterentwickelt werden. Sie soll künftig einen Rad- und Fußweg aufnehmen, der mittels einer bestehenden Unterführung durch die Mühlheimer Straße direkt an das Stadtumbaugiet, Teilgebiet A anschließt und zur Laskabrücke bzw. ihrer künftigen Ersatzbrücke (vgl. Maßnahme Nr. C 3) heraufgeführt wird. Der so entstehende Rad- und Fußweg stellt einen Lückenschluss des „Grünrings vom Main zum Main“, dem Offenbacher Abschnitt der Regionalparkroute, dar. Mittelbar kann mit dem neuen Rad- und Fußweg auf der ehemaligen Hafenbahn das derzeit ebenfalls in der (privat durch Fa. Aurelis betriebenen) Konversion begriffene Areal des ehemaligen Güterbahnhofs erschlossen und so eine weitere sinnvolle Vernetzung realisiert werden. Der hier geplante neue Radweg wird –gemeinsam mit seiner Fortsetzung entlang der geplanten Verbindungsstraße– den aus Gründen des Klima- und Umweltschutzes so wichtigen Alltags- und Freizeitradverkehr in Offenbach fördern. Gleichzeitig ist zu prüfen, ob der hier verlaufende verrohrte Hainbach geöffnet und in die Neugestaltung der Flächen einbezogen werden kann. Zur Realisierung sind ff. Einzelmaßnahmen erforderlich:

1. **Grunderwerb**
2. **Herstellung der Fläche** (gewässertechnische Prüfung, Wegebau mit Randbepflanzung und ggf. Öffnung des hier verrohrten Hainbachs)

Teilgebiet C

1. **Durchführung einer Umweltverträglichkeit- und Machbarkeitsstudie:**

Die Verbindungsstraße wird im Masterplan sowie in den einleitenden Analysen dieses ISEK als zentrale Maßnahme zur Verbesserung der äußeren Erschließung der zu revitalisierenden Industriebranche benannt. Sie wird u.a. Waldflächen queren und muss ein deutliches Gefälle überwinden. Damit sind Eingriffe in Forst, Natur und Landschaft gegeben, die es zu minimieren und mit geeigneten Ausgleichsmaßnahmen zu kompensieren gilt. Daher ist im Vorfeld eine strategische Umweltverträglichkeitsstudie zu erarbeiten und die Machbarkeit aufzuzeigen. Prüfungsaspekte sind

- die Verortung der umweltschonendsten Trassierung ausgehend von der Prüfung alternativer Trassen,
- die Quantifizierung und Identifikation der unter Gesichtspunkten von Synergien mit den städtischen Entwicklungszielen für die Naherholung und den Gewässerschutz- best geeigneten naturschutzrechtlichen Ausgleichs- bzw. Kompensationsmaßnahmen sowie
- die verkehrliche und technische Machbarkeit einschließlich
- einer Kostenbetrachtung für die aufgezeigten alternativen Trassen.

Die Klärung der Machbarkeit der Verbindungsstraße ist wesentliche Voraussetzung der Realisierungschancen dieses ISEK. Die Machbarkeitsstudie soll baldmöglichst vorlie-

gen, um bei evtl. Fortschreibungsbedarf des ISEK aufgrund des genehmigten Altlastensanierungskonzepts zugleich die Rahmenbedingungen der Erschließung der Fläche verifizieren und berücksichtigen zu können.

2. Ggf. Grunderwerb, Verlagerung heutiger Nutzungen o.a. Vorbereitungsarbeiten:

Je nach Trassierung der Verbindungsstraße können investitionsvorbereitend Grunderwerbe im Bereich der Laskastraße, Verlagerungen oder Anpassungen z.B. im Umfeld der Laskastraße, am Gelände des OVO, von Kleingartenanlagen, bestehenden Wegen o.ä. erforderlich werden. Diese sind erst auf Grundlage der Machbarkeitsstudie näher zu konkretisieren.

3. Bau der Verbindungsstraße:

Die geplante zweispurige Straße soll -zumindest abschnittsweise- auch einen Rad- und einen Fußweg mit aufnehmen. Je nach Trassierung kann zum Anschluss an das gesamtstädtische Radwegenetz ein Brückenbauwerk über den Trog der Rodgau-S-Bahn erforderlich werden. Unzweifelhaft erforderlich ist jedoch eine Brücke über die Bahntrasse Frankfurt-Bebra – sei es als Ersatz der nicht mehr tragfähigen Laskastraßebrücke oder aber eines an anderer Stelle zu errichtenden Ersatzbrückenwerks. Weiter ist im Zuge des Baus der Straße der Knotenpunkt der Verbindungsstraße im Bereich Laskastraße/Mühlheimer Straße einschließlich der dort vorhandenen Lichtsignalanlage baulich anzupassen.

4. Ausführung der naturschutzfachlichen und forstrechtlichen Maßnahmen:

Unabhängig der im Zuge der Machbarkeitsstudie zu konkretisierenden rechtlichen Ausgleichsmaßnahmen identifiziert dieses ISEK bereits einige Maßnahmen, die potenziell als Ausgleichsmaßnahmen realisiert werden können. Dies sind v.a. die o.g. Entsiegelungen und Pflanzmaßnahmen für die heutige Trasse der Main- und Offenbacher Straße, sowie ggf. weitere Flächen im Kuhmühltal. Externe Entsiegelungspotenziale bestehen darüber hinaus insbesondere im Rückbau des tw. noch erhaltenen „Kleeblatts“ der B448 nördlich des Baugebietes „Bieber Nord“ sowie des Wegesystems zwischen Bieber und Waldheim. Die Maßnahmen sind erst auf Grundlage der Machbarkeitsstudie näher zu konkretisieren. Sie sind den Kosten der Verbindungsstraße anzurechnen.

5 Flächenbilanz Teilflächen A und B

Die im Rahmen des Stadtumbaus geplanten Maßnahmen in den Teilgebieten A und B des Offenbacher Stadtumbaugebietes lösen ff. veränderte Flächennutzungen aus (gerundet):

Flächennutzung	Bestand 2017 in qm	nach dem Stadtum- bau (geplant) in qm	Anmerkungen
Private GI-Fläche inkl. interner Privatwege und -plätze ohne nachstehende Teilflächen (private Parkplätze und private Grünflächen), davon Fläche für die Versorgung	305.300 2.900	253.900 2.900	Die heutige GI-Fläche „verliert“ rd. 51.400 qm (16,8 %)
2 Private Parkplätze im Außenbereich	6.500	0	
Private Grünflächen Im Bestand darunter Grundstück ehem. Fabrikantenvilla, Werkspark, unversiegelte Flächen inkl. Hafentrasse im Kuhmühltal sowie Hafentrasse südl. Kettelerstraße	56.800	6.000	im städteb. Konzept empfohlene Begrünungen im Bereich des „Campus“ und vor der denkmalgeschützten Halle sowie zu begründende Grundstücksfreiflächen werden im Aufstellungsverfahren des B-Plans konkretisiert; sie sind hier nicht herausgerechnet
Öffentliche Verkehrsflächen Main-/Offenbacher Straße Kreuzungen Mühlheimer Straße	11.200	26.500	Der Querschnitt der geplanten inneren N-S-Erschließung ist so ausgelegt, dass darin eine Grünachse mit mind. 2 Baumreihen und separatem, ggf. wassergebundenem Rad- und Fußweg realisiert werden kann
Öffentliche Grünfläche inkl. dortiger (wassergebundener) Wege	0	105.600	
nicht zugängliche Schienentrasse (Teilgebiet B)	12.200	0	
gesamt	394.900	394.900	
Grün-/Freiflächenanteil	14,38 %	28,3 %	

Flächenbilanzierungen für das Teilgebiet C des Stadtumbaugebietes sowie eine differenzierte Eingriffs-/Ausgleichsberechnung einschließlich Vorschlägen zur Zuordnung naturschutzrechtlicher Ausgleichs- und Kompensationsmaßnahmen für die mit der geplanten Verbindungsstraße verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft erfolgen im Rahmen der zu beauftragenden Umweltverträglichkeits- und Machbarkeitsstudie.

6 Zeitplanung

Die aufgezeigten Einzelmaßnahmen zur Umsetzung des Stadtumbauprojekts „Revitalisierung des ehemaligen chemischen Farbwerks zwischen Offenbach und Bürgel“ sind aufgrund der noch ungelösten Altlastenproblematik sowie des noch ausstehenden Ergebnisses der Machbarkeitsstudie für die Verbindungsstraße zu weiten Teilen Hypothesen. Ihr Ablauf ist –unter Annahme der Klärung beider o.g. zentraler Rahmenbedingungen im Verlauf des Jahres 2018 und vorbehaltlich der Laufzeit des Stadtumbauprogramms bis 2030– wie folgt vorgesehen:

Einzelmaßnahme		2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
A 1	Abschluss Altlastensanierungskonzept	■													
A 2	Beschluss städtebaul. Entwicklungsbereich		■												
A 3	Beauftragung eines Stadtubaumanagers		■												
A 4	Aufstellung B-Plan 634				■	■									
A 5	Zwischennutzungen			■	■	■	■	■	■	■	■	■	■		
A 6	Grunderwerb für öffentliche Flächen			■		■									
A 7.1	Rückbau und Begrünung ehem. Werksparkplätze				■										
A 7.2	Freilegung des Gewässers							■	■	■					
A 7.3	Entsiegelung und Begrünung							■	■	■					
A 8	Erarbeitung eines Verkehrskonzepts			■	■										
A 9.1	Entsiegelung der Offenbacher/Mainstraße					■	■	■							
A 9.2	Neubau der Offenbacher/Mainstraße					■	■	■							
A 10	Bau interner Erschließungsanlagen inkl. Grün					■	■								
A 11	Entwicklung der gewerblichen Flächen						■	■	■	■	■	■	■	■	■
A 12	Aufwertung des ehem. Werksparks							■	■						
A 13	Entwicklung Campus / Förderung der Baukultur								■	■	■	■	■		
B 1	Grunderwerb								■	■					
B 2	Radweg und Pflanzungen ehem. Hafentbahn										■	■			
C 1	Machbarkeitsstudie mit integrierter SUV/P	■	■												
C 2	Vorbereitungsarbeiten für den Straßenbau			■	■	■									
C 3	Bau der Verbindungsstraße inkl. Brücken etc.						■	■	■						
C 4	Ausführung externer Ausgleichsmaßnahmen							■	■	■					

7 Finanzierungsplanung

Die Finanzierung der o.g. Maßnahmen wird nicht vollständig über das Städtebauförderungsprogramm „Stadtumbau in Hessen“ abgewickelt. Einzelne Kostenpositionen sind vorrangig durch Erschließungsbeiträge oder –im Falle einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme- aus den Bodenwertgewinnen zu refinanzieren, einige Maßnahmen verbleiben privat. Daneben könnten sich für die öffentlichen Maßnahmen komplementäre Fördermöglichkeiten ergeben aus

- den wasserrechtlichen Förderprogrammen zur Umsetzung der Europäischen Wasserrahmenrichtlinie einschließlich der anstehenden Ertüchtigung der Stadtdeiche: Die Stadt Offenbach hat die Schaffung zusätzlichen Retentionsraums, die naturnahe Umgestaltung der Gewässeraue des Kuhmühlgrabens bzw. des Hainbachs und dessen Renaturierung im Bewirtschaftungsplan und Hochwasserrisikomanagementplan des Landes eingearbeitet. Gleichzeitig läuft zurzeit das Plangenehmigungsverfahren für die Ertüchtigung der Maindeiche im Stadtgebiet Offenbach. Die Deichplanung berücksichtigt die Inhalte dieses ISEK zwar nicht, jedoch sollte vor der baulichen Umsetzung nochmals ein Abgleich der Planungen auf das Planungsziel der Verlagerung der Main-/Offenbacher Straße hin vorgenommen werden. Daraus könnten sich im einen oder anderen Projekt Kostensenkungen ergeben.
- der Zuordnung von Maßnahmen als naturschutzrechtliche Ausgleichs- und Kompensationsmaßnahmen von Planungen Dritter: Entsiegelungen, Renaturierungen und ökologische Aufwertungen können als „Ökotoomaßnahmen“ Eingriffen anderer städtebaulicher Projekte im Stadtgebiet Offenbachs planungs- und naturschutzrechtlich zugeordnet und so ggf. extern (re-)finanziert werden. Nach diesem Realisierungsmodell wurde in der Vergangenheit bereits ein Uferabschnitt des Kuhmühltals renaturiert.
- evtl. künftigen Bewerbungen Offenbachs an besonderen Projektaufrufen des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) zur nachhaltigen Stadtentwicklung – etwa als Modellvorhaben innerhalb des „experimentelle Wohnungs- und Städtebaus (ExWoSt)“ oder der „nationalen Stadtentwicklungspolitik“- bzw. an sonstigen Programmen. Z. B. könnten auch durch die Integration der Planung in eine Landesgartenschau oder die Entwicklung eines spezifischen Ansatzes der „Lokalen Ökonomie“ (EFRE) umsetzungsunterstützende Programme Einsatz finden.

Anknüpfungspunkte ergeben sich u.a. zum aktuellen Programmaufnahmeantrag der Stadt Offenbach am Main für das neue Städtebauförderungsprogramm „Zukunft Stadtgrün“. Der Offenbacher Programmaufnahmeantrag verfolgt darin die Vervollständigung des Anlagenrings und des Grünrings vom Main zum Main und schließt somit direkt an Maßnahmen dieses ISEK an. Je nach Fortsetzung und künftiger Ausgestaltung des Programms „Zukunft Stadtgrün“ können ggf. auch darüber verschiedene Teilaspekte hier aufgezeigter Maßnahmen realisiert werden.

Ziel ist es, innerhalb der Laufzeit des Stadtumbauprogramms, d.h. bis 2030 eine Bündelung geeigneter Programme vorzunehmen, um der finanziell nur sehr knapp ausgestatteten Stadt Offenbach eine möglichst vollständige Umsetzung der in diesem ISEK aufgezeigten Maßnahmen zu ermöglichen.

Unabhängig evtl. komplementärer Refinanzierungsmöglichkeiten ergibt sich aus aktueller Sicht überschlägig ff. Gesamtbild für die Ausgestaltung des Stadtumbaus in Offenbach:

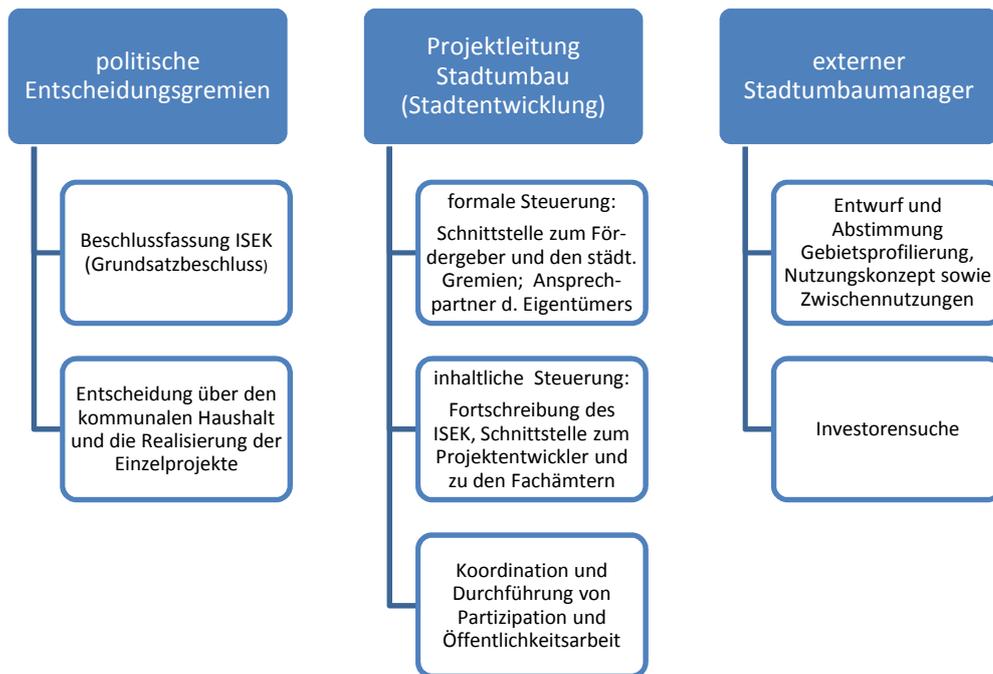
Maßnahmen	Geschätzte Gesamtkosten	Träger der Maßnahme		Davon potenziell förderfähig aus Mitteln des Stadtumbaus
		Privat	öffentlich	
Abschluss Altlastensanierungskonzept	n.n.			0,00
Prüfung/ Beschluss als stdtbl. Entwicklungsbereich	n.n.			10.000,00
Beauftragung eines Stadtumbaumanagers inkl. Budget für Marketing / ÖA	850.000,00			850.000,00
Aufstellung B-Plan 634 inkl. Gutachten	n.n.			0,00
Zwischennutzungen (ggf. inkl. Verfügungsfonds)	500.000,00			500.000,00
Hydrologische und hydraulische Untersuchungen	25.000,00			25.000,00
Grunderwerb für öffentliche Flächen	6.055.000,00			6.055.000,00
Herstellung von öffentlichen Erschließungsanlagen inkl. zugeordneter rechtlicher Ausgleichsmaßnahmen	7.850.000,00			7.050.000,00
Sonstige Entsiegelungen, Bepflanzungen und Aufwertungen künftig öffentlicher Grün- und Freiflächen	5.050.000,00			1.400.000,00
Entwicklung gewerblicher Flächen	0,00			0,00
Schaffung öff. Einrichtungen in / Baukostenzuschüsse an priv. Bauvorhaben zu Förderung der Baukultur	1.500.000,00			1.500.000,00
Summe	n.n.			17.390.000,00

8 Organisations- und Beteiligungsstruktur

Die Erarbeitung dieses ISEK erfolgte i.R. ämterübergreifender Arbeitsgruppen bestehend aus den fachlichen Perspektiven der Stadtentwicklung, Verkehrsplanung, des Umweltamtes, der Wirtschaftsförderung, der GBO (städt. Wohnungsbaugesellschaft als Kaufinteressent für das ehem. Verwaltungsgebäude) und der OPG (städt. Projektentwicklungsgesellschaft mit Konversionserfahrung im Projekt „Hafen Offenbach“). Der Eigentümer war in die Erarbeitung des Masterplans Offenbach 2030 und den darin formulierten Zielen für das Stadtumbaugebiet einbezogen. Er sieht in den weiteren Verhandlungen im Stadtumbauprozess noch erheblichen Diskussionsbedarf und nimmt zum ISEK wie folgt Stellung: „Aus Sicht des Eigentümers wird die in diesem ISEK beschriebene Planung, insbesondere die vorab durchzuführenden Maßnahmen (S.29 ff), die Vermarktbarkeit der Fläche deutlich einschränken. Der Eigentümer hat sich bisher noch nicht aktiv um die Vermarktung gekümmert, da zunächst der Umgang mit den Altlasten zu klären ist. Er geht davon aus, dass sich die Vorstellungen der Stadt zur Renaturierung des Kuhmühlgrabens - wie bereits mehrfach mitgeteilt - danach nicht mehr realisieren lassen. Es macht gerade auf diesen Flächen aus Sicht des Eigentümers ökologisch und ökonomisch keinen Sinn, zuvor intensiv industriell genutzte Areale in naturnahe Grünflächen umzuwandeln.“¹⁵

Nach Vorliegen des genehmigten Altlastensanierungskonzepts soll das ISEK in ff. Aufgabenteilung, Organisations- und Beteiligtenstruktur vertieft bzw. fortgeschrieben und die Umsetzung des Stadtumbauprojekts in Angriff genommen werden:

¹⁵ Zitat aus dem E-Mail von Fr. R. Wiczorek, Fa. Clariant, vom 10.08.2017, 13:57 Uhr



Die inhaltliche Stadtumbausteuern, Planungsbeteiligung von Bürgern und Schlüsselakteuren sowie die Öffentlichkeitsarbeit erfolgt im Rahmen regelmäßiger Lenkungsgruppensitzungen unter Federführung der Stadtentwicklung. Die Lenkungsgruppe soll künftig bestehen aus dem externen Stadtumbaumanager/Projektentwickler, Vertretern der OPG, Wirtschaftsförderung, des Umwelt- sowie des Presseamtes; bedarfsweise –je nach konkreter Aufgabenstellung- werden Vertreter der Kämmerei, des Rechtsamts, der Verkehrsplanung, der IHK u.a. hinzugezogen. In geeigneten Fällen werden Beteiligungsformate zur breiteren planerischen Partizipation entwickelt und umgesetzt. Zu einigen grundsätzlichen Fragestellungen dieses ISEK –z.B. zur geplanten verkehrlichen Neuordnung im Süden Bürgels und zur Weiterentwicklung des Bürgel-Rumpfenheimer Mainbogens und des Kuhmühltals- wurden i.R. des Masterplans und des derzeit in Bearbeitung befindlichen Stadtteilentwicklungskonzepts Bürgel sowie des Klimaanpassungskonzepts und des Freiraumentwicklungsprogramms bereits öffentliche Diskussionsveranstaltungen und Workshops durchgeführt; künftige Veranstaltungen ähnlicher Art sind zur Vertiefung verkehrsplanerischer Überlegungen, Impulsen für die öffentliche Freiraumgestaltung udm. vorgesehen.

Anlage 5: Konfliktanalyse einer möglichen Trasse der Verbindungsstraße

Zusammenfassende Bewertung entsprechend RegFNP-Umweltprüfung

Dieses Datenblatt wurde automatisch erstellt. Es führt alle Umweltthemen auf, die sich für das Planvorhaben als fachlich begründete, planerisch abwägbare 'Konflikte' oder als rechtlich begründete, in der Regel nicht überwindbare 'Restriktionen' erweisen können. Flächenanteile unter 1 % können auf Punktinformationen oder Digitalisierungs-Ungenauigkeiten der verwendeten Datengrundlagen (inkl. Quellen und Datenstand) zurückzuführen sein.

Das Prüfverfahren und die verwendeten Datengrundlagen werden in Kapitel 3.1.1 des Umweltberichtes zum Regionalen Flächennutzungsplan und im Internet beschrieben (<http://www.region-frankfurt.de/Regionalverband/Energie-Umwelt/Umwelt#Umweltpruefung>).

Die Gesamt-'Erheblichkeit' der voraussichtlichen Umweltauswirkungen ergibt sich aus dem Bewertungsindex. Er gibt die mittlere Anzahl der festgestellten Restriktionen und Konflikte wieder und entspricht der Summe ihrer jeweiligen Flächenanteile.

Bewertungsindex	Restriktion	Konflikt
Planfläche	0	5,5
Wirkzone	0	2,5

Die Voraussichtlichen Umweltauswirkungen sind insgesamt:

[0] unerheblich

[1] **erheblich** ($\geq 1,0$ Konflikte gemittelt über die Fläche)

[2] sehr erheblich ($\geq 6,0$ Konflikte bzw. 0,1 Restriktionen gemittelt über die Fläche)

[3] sehr erheblich ($\geq 0,5$ Restriktionen gemittelt über die Fläche)



Raumwiderstand

- 0 Konflikte (unerheblich)
- 1 bis 2 Konflikte (erheblich)
- 3 bis 4 Konflikte (erheblich)
- 5 bis 6 Konflikte (erheblich bis sehr erheblich)
- 7 bis 8 Konflikte (sehr erheblich)
- = 9 Konflikte (sehr erheblich)
- Restriktion (sehr erheblich)

Abb. 24: Auszug aus der automatisierten Konfliktanalyse des Regionalverbandes Frankfurt-RheinMain;
Quelle: www.region-frankfurt.de/websup

Anlage 6: Kurztexte zur Werksgeschichte



An der Entladestelle für Tankschiffe wurden flüssige und gasförmige Chemikalien angeliefert und über ein Rohrsystem über die Mainstraße hinweg auf das angrenzende Werksgelände gepumpt. Das so belieferte chemische Werk war das erste seiner Art in Deutschland. Es ging aus der 1842 von Ernst Sell gegründeten Fabrik hervor, in der Teerabfälle der Steinkohle-Verkokung destilliert, Anilin gewonnen und z. B. Desinfektionsmittel und Mottenpulver hergestellt wurden. Wirtschaftliche Blüte erfuhr das Werk unter Sells Nachfolger Karl Oehler. Er schuf aus dem Teer neue chemische Verbindungen und wurde für synthetische Blau-Farben berühmt, dafür 1862 sogar auf der Weltausstellung ausgezeichnet. 1905 wurde das Werk an die Firma Griesheim-Elektron verkauft und prosperierte weiter. Wesentlichen Anteil daran hatten die Offenbacher Chemiker Leopold Laska und Arthur Zitscher. Sie kreierten Verbindungen mit Naphtol-AS-Farbstoffen, mit denen das Werk verbunden wird und weltmarktführend war. 1925 wurde das Werk in die IG-Farben eingegliedert und war ab 1946 als Naphtol-Werk wieder selbstständig. Dieses wurde 1953 von den Farbwerken Hoechst übernommen, bevor es 1997 an die Firma Clariant verkauft und schließlich 2010 geschlossen wurde.



Das im Heimatstil errichtete Gebäude beherbergte bis 1975 die Dusch- und Umkleieräume sowie die Kantinen des angrenzenden chemischen Farbwerks. Danach wurde auf dem Werksgelände ein neues Sozialgebäude errichtet. Ursprünglich spiegelsymmetrisch um den –heute den nördlichen Abschluss darstellenden- Zwerchhausgiebel geplant, wurde der zur Friedhofstraße orientierte Hauptbau verkürzt ausgeführt.

Das Sozialgebäude steht stellvertretend für die soziale Verantwortung, die die Industriellenfamilie Oehler, die den Aufstieg des Farbwerks über 50 Jahre lenkte, auszeichnete: Bereits sieben Jahre vor der bismarckschen Sozialgesetzgebung gründete die Firma eine Betriebskrankenkasse, unterhielt eine Unfall- und Krankenstation, beschäftigte einen hauptamtlichen Werksarzt und eine eigene Werksfeuerwehr. Eduard Oehler richtete einen Pensions- und Unterstützungsfonds, eine Werkssparkasse, eine Stipendienstiftung für die Kinder der Werksangehörigen sowie eine weitere für die Krankenpflege armer Kinder ein und ließ in der Mühlheimer Straße Wohnhäuser für seine Arbeiter errichten. Noch vor der gesetzlichen Regelung eines Betriebsrates gestattete er die Bildung eines Arbeiterausschusses und war selbst Mitbegründer der Berufsgenossenschaft Chemie, deren erster Vorsitzender (Sektion Frankfurt) er war. Dieser verantwortlichen Haltung fühlte sich nach Verkauf des Werkes an die Firma Griesheim Elektron im Jahr 1905 auch der neue Inhaber verpflichtet und ließ das Sozialgebäude errichten.



Das Verwaltungsgebäude markiert mit seiner repräsentativen Torsituation seit 1911 den Werkseingang. Die historische Bausubstanz ist im Kern des zweiflügeligen Gebäudes bis heute erhalten, wurde jedoch im Wiederaufbau nach dem 2. Weltkrieg grundlegend überformt und weist mit Türen, Laternen, Pfortnerloge und Treppenhaus architektonische Details der 1950er Jahre auf.

Das Gebäude steht für die jüngere Geschichte des chemischen Farbwerkes Offenbach. Nach dem 2. Weltkrieg besetzte zunächst das US-Militär die nicht zerstörten Gebäude des Werks und betrieb dort das „Offenbach Archival Depot“, in dem Raubkunst des Nationalsozialismus gesammelt wurde, um sie den rechtmäßigen Besitzern zurückzugeben. Doch bereits

Abb. 25: alle drei Fotos: Stadt Offenbach am Main

1946 wurde die chemische Farbproduktion unter dem Firmennamen Naphtol-Chemie Offenbach wieder aufgenommen und erreichte erneut eine Blütezeit. Um sich aus der Abhängigkeit von der Textilindustrie zu lösen und wirtschaftlich breiter aufzustellen wurde die Naphtol-Chemie Offenbach 1953 in die gerade gegründeten Farbwerke Hoechst AG eingegliedert. Entsprechend fasste in den Folgejahren in Offenbach neben den Naphtol-Farbstoffen auch die Produktion anderer Farbstoffe und von Polyestern, u.a. der Textilfaser Trevira, Fuß. Doch noch bis zu seiner Schließung im Jahr 2010 blieb das Offenbacher Farbwerk bedeutender Standort der Blau-Produktion.