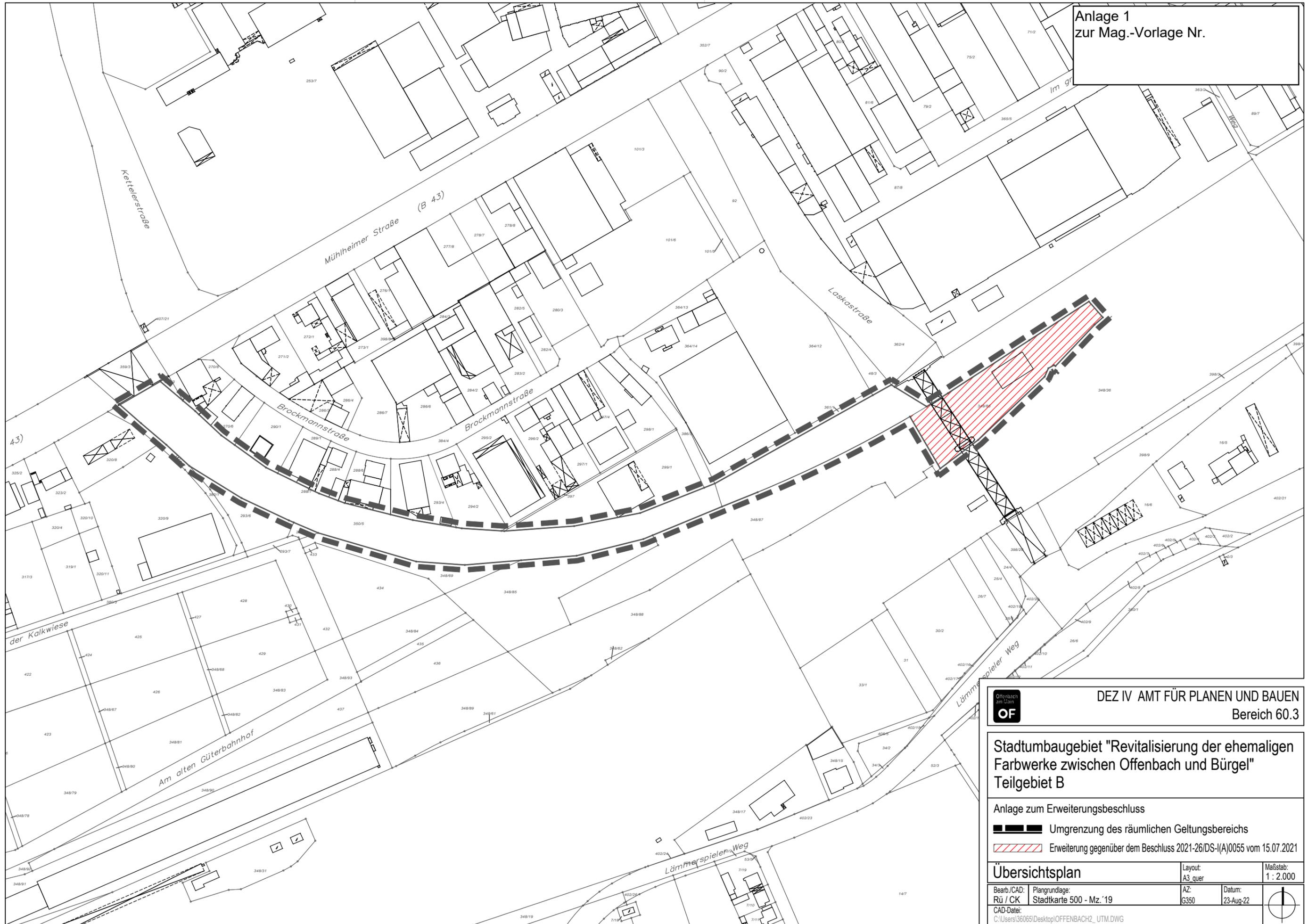


Anlage 1
zur Mag.-Vorlage Nr.



DEZ IV AMT FÜR PLANEN UND BAUEN
Bereich 60.3

Stadtbaugebiet "Revitalisierung der ehemaligen Farbwerke zwischen Offenbach und Bürgel" Teilgebiet B

Anlage zum Erweiterungsbeschluss

- Umgrenzung des räumlichen Geltungsbereichs
- Erweiterung gegenüber dem Beschluss 2021-26/DS-I(A)0055 vom 15.07.2021

Übersichtsplan		Layout: A3_quer	Maßstab: 1 : 2.000
Bearb./CAD: Rü / CK	Plangrundlage: Stadtkarte 500 - Mz. '19	AZ: G350	Datum: 23-Aug-22
CAD-Datei: C:\Users\36065\Desktop\OFFENBACH2_UTM.DWG			





REVITALISIERUNG DES EHEMALIGEN CHEM. FARBWERKS ZWISCHEN OFFENBACH UND BÜRDEL

Fortschreibung Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept 2021:
Erweiterung des Stadumbaugebiets

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: 24.08.2022

Inhalt



..... 1

Inhalt..... 3

Abbildungs- und Quellenverzeichnis 4

1 Fortzuschreibende Inhalte des ISEK 2021 5

2 Veränderung der Rahmenbedingungen und Fortschreibung der Maßnahmen 6

3 Erweiterung des Stadtumbaugebiets, Teilgebiet B..... 8

Abbildungs- und Quellenverzeichnis

Abbildung 1: Ausschnitt aus dem Lageplan des Stadtumbaugebiets gem. Beschluss vom 15.07.2021	5
Abbildung 2: gelb: Verkaufsgrundstück der DB; rot umkreist: entstehende Lücke zur Laskabrücke.....	7
Abbildung 3: Skizze (Lageplan und Schnitt) der alternativen Rampenanbindung auf dem Grundstück 348/86.....	7
Abbildung 4: Ausschnitt Bebauungsplan 647 ehem. Güterbahnhof mit Kennzeichnung des Flurstücks 348/86.....	8
Abbildung 5: umgrenzt: erweitertes Stadtumbaugebiet-Teilgebiet B; rot schraffiert: Erweiterungsbereich	8

1 Fortzuschreibende Inhalte des ISEK 2021

Das Integrierte städtebauliche Entwicklungskonzept 2021 formuliert mit der Schaffung einer Fuß- und Radwegeverbindung entlang der brachliegenden ehemaligen Hafenbahn Entwicklungschancen sowie Leitgedanken und Ziele für die Freiraum- und Grünvernetzung im Osten der Stadt sowie für den Klimaschutz (vgl. Seiten 26, 29, 37 und 41).

Entsprechend wurde das Stadtumbaugebiet zugeschnitten und darin die Grundstücke der ehemaligen Hafenbahn als Teilgebiet B am 15.07.2021 nach § 171 b Abs. 1 Baugesetzbuch (BauGB) beschlossen:



Abbildung 1: Ausschnitt aus dem Lageplan des Stadtumbaugebiets gem. Beschluss vom 15.07.2021

Diesem Teilgebiet des Stadtumbaugebiets wurden die nachstehend zitierten Maßnahmen B1 und B2 des ISEK 2021 zugeordnet:

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 Stadtumbaugebiet, 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**

Stand 2020:

Der Erwerb der Hafentrasse vom Werksgelände des ehemaligen Farbwerks bis zur Querung durch die Laskabrücke wurde erstmals 2017 mit der Eigentümerin DB Netze erörtert, von dieser grundsätzliche Verkaufsbereitschaft signalisiert und die Veräußerung im Jahr 2020 avisiert.

Angesichts ihres geplanten Erwerbs durch die Stadt Offenbach wurde die Hafentrasse auch zur Führung von Ver- und Entsorgungsleitungen für das Entwicklungsgebiet des ehemaligen Güterbahnhofs angedacht. Im Rahmen der Offenlage des Bebauungsplanes Nr. 647 wurde schließlich 2019 von der DB vorgebracht, den Gleisstummel nun doch als Abstellgleis nutzen und somit nicht mehr veräußern zu wollen. Nach einigen Krisengesprächen zu diesem Wandel liegt zwischenzeitlich ein Schreiben der DB-Leitungsebene vor, nachdem die Hafentrasse doch an die Stadt Offenbach verkauft werden soll. Die verkaufsvorbereitenden Verfahren bei der DB sollen nun in der 2. Jahreshälfte 2021 abgeschlossen und der Erwerb Ende 2021 realisiert werden.

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

Stand 2020:

Das Planungsziel besteht unverändert fort; konkretisierende Planungen liegen noch nicht vor. Sie werden zügig nach erfolgreichem Erwerb der Bahnbrache aufgegriffen.

Als Anlage des ISEKs 2021 wurde unter dem Titel „ehemalige Hafentrasse“ ein Projektblatt für die beschriebenen Maßnahmen B1 (Grunderwerb) und B2 (Herstellung der Fläche) beigefügt, das die Gesamtkosten der Maßnahmen auf rd. 1,4 Mio. € schätzt und die Umsetzung in den Jahren 2021 bis 2023 avisiert.

2 Veränderung der Rahmenbedingungen und Fortschreibung der Maßnahmen

Die inhaltliche Zielsetzung der Maßnahmen B1 und B2 besteht unverändert fort: Ziel gemäß ISEK ist es, die derzeit noch im Eigentum der Deutschen Bahn befindliche Trasse zu erwerben und als eingegrüntes Rad- und Fußweg zu gestalten.

Damit kann ein wichtiger Netzschluss im gesamtstädtischen Radverkehrsnetz geschaffen werden, indem der „Grünring vom Main zum Main“ hierüber direkt und attraktiv, kreuzungsfrei unter der Mühlheimer Straße verlaufend, an das Kuhmühltal und im Weiteren an den Main angeschlossen wird. Derzeit wird der Lückenschluss dieses Grünring-Abschnitts noch über unattraktive Straßenverkehrsflächen von Laska- und Kékulé-Straße sowie die stark frequentierte Kreuzung mit der Hauptverkehrsstraße „Mühlheimer Straße“ geführt.

Gleichzeitig wird mit dem hier geplanten Weg eine attraktive Rad- und Fußwegeanbindung an die auf dem Gelände des Güterbahnhofs geplante weiterführende Schule und den daran angrenzenden öffentlichen Park geschaffen und das Stadtumbaugebiet mit seinem benachbarten Quartier hervorragend vernetzt.

Exkurs: Das kommunale Eigentum der Fläche sichert in langfristiger Perspektive einen evtl. erneuten Gleisanschluss der angrenzenden Gewerbeflächen an das DB-Schiennetz. Die auf dem Innovationscampus aktuell ansiedlungswilligen Unternehmen sehen für ihre Erfordernisse keine schienengebundene Anbindung und halten entsprechend auch keine Flächen für Waggonabfertigungen vor. Damit steht der hier geplante Rad- und Fußweg –ggf. als längerfristiges Interim- in keinem Nutzungskonflikt.

Abweichend von der bisherigen Planung bedarf es zwischenzeitlich jedoch einer leicht geänderten Trassierung dieses Rad- und Fußweges:

Die Fortsetzung der Grunderwerbsverhandlungen mit der Grundstückseigentümerin der ehemaligen Hafenbahn, der DB AG, führten zu dem Ergebnis, dass diese nur noch zur Veräußerung der westlichen Teilflächen der Hafenbahn bereit sind. Damit wäre die Anbindung des auf der Hafenbahntrasse geplanten Rad- und Fußwegs an die Laskabrücke/Verbindungsstraße im Osten des Stadtumbaugebiets nicht mehr möglich.

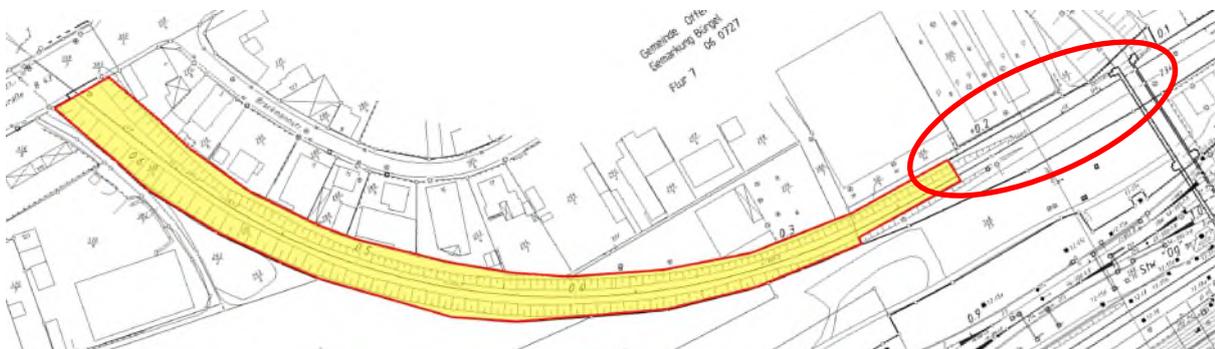


Abbildung 2: gelb: Verkaufsgrundstück der DB; rot umkreist: entstehende Lücke zur Laskabrücke

Für die o.g. im Detail veränderte Rahmenbedingung zur Anbindung des im Stadtumbau neu entstehenden Rad- und Fußwegs wurde eine alternative Lösung geprüft und gefunden: Diese ist unter Einbeziehung des südlich an das Hafenbahngrundstück angrenzende Grundstück 348/86 möglich. So kann der Rad- und Fußweg künftig über eine barrierefreie Rampe weiter südlich an die Laskabrücke anbinden.

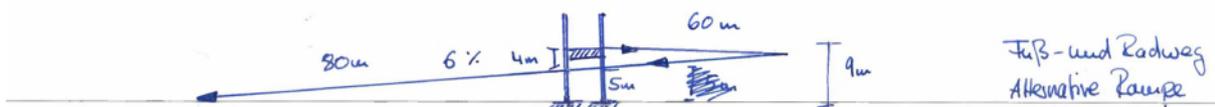


Abbildung 3: Skizze (Lageplan und Schnitt) der alternativen Rampenanbindung auf dem Grundstück 348/86

Das für die Führung des Rad- und Fußwegs ergänzend zum (flächenmäßig verringerten) Erwerb von der DB nun zusätzlich anzukaufende Grundstück 348/86 grenzt unmittelbar an die im Geltungsbereich des Bebauungsplans 647 „ehemaliger Güterbahnhof“ festgesetzte öffentliche Grünfläche an, die als Quartierspark entwickelt werden soll. Dieses zusätzliche Erwerbsgrundstück weist ausreichendes Flächenpotenzial auf, um neben der beschriebenen Wegeverbindung auch zusätzliche Begrünung zu ermöglichen. Damit entsteht eine attraktive Vernetzung der Freiraumplanungen für die Wegeführung einerseits und für den Aufenthaltsbereich andererseits sowie eine Optimierung der Biotopvernetzung zwischen Leonhart-Eißnert-Park und Schneckenberg im Süden und Kuhmühltal und Mainvorgeleinde im Norden.



Abbildung 4: Ausschnitt Bebauungsplan 647 ehem. Güterbahnhof mit Kennzeichnung des Flurstücks 348/86.

3 Erweiterung des Stadtumbauebiets, Teilgebiet B

Das folglich nun ersatzweise zu erwerbende Grundstück dehnt sich über die bisherige Abgrenzung des Stadtumbauebiets hinaus aus. Damit ist eine Erweiterung des Stadtumbauebiets nach § 171 b Baugesetzbuch erforderlich. Die Erweiterung stellt sich gegenüber dem bisherigen Stadtumbauebiet wie folgt dar:



Abbildung 5: umgrenzt: erweitertes Stadtumbauebiet-Teilgebiet B; rot schraffiert: Erweiterungsbereich