

Anlage

1

Magistrat der Stadt Hanau, FB 7, Postfach 1852, 63408 Hanau



**Der Magistrat
Fachbereich 7
Planen, Bauen und Umwelt**

Ihre Nachricht vom:
Unser Zeichen:
Name: Christiane Weiser
Telefon: 06181-295389
Fax: 06181-295641
e-mail: christiane.weiser@hanau.de
Zimmer: 2.14
Datum: 20.08.2021

**Maßnahme: Planfeststellungsverfahren zum Projekt Nordmainischen S-Bahn,
PFA 3 im Rahmen der 2. Offenlage, Deutsche Bahn AG, Neubau der S-
Bahnstrecke im Bereich Hanau**

STELLUNGNAHME

I. Städtebauliche Planungen und Nutzungen im Umfeld der Nordmainischen S-Bahn

Rechtskräftige Bebauungspläne

Die in Anlage 12.3a – neu „Schalltechnische Untersuchung“ im Anhang 2 beigefügte Übersicht über Bebauungspläne stellt nicht alle aktuell rechtskräftigen Bebauungspläne im Umfeld der Nordmainischen S-Bahn dar. Dementsprechend sind auch in den Schallimmissionsplänen (Anhang 7 und 8 der Schalltechnischen Untersuchung) die Gebietsarten teilweise nicht korrekt dargestellt.

Es sind folgende Bebauungspläne nicht enthalten:



Bebauungsplan	Rechtsverbindlich seit	Gebietsart gem. B-Plan	Darstellung der Gebietsart in den Planfeststellungsunterlagen (Übersicht B-Pläne bzw. Schallimmissionspläne)
Vorhabenbezogener Bebauungsplan VEP Nr. 24 „Entwicklung Freiheitsplatz“	10.02.2012	Kerngebiet und öffentliche Verkehrsflächen	Keine Gebietsart dargestellt
Vorhabenbezogener Bebauungsplan VEP Nr. 29 „Westcarre“	08.03.2013	Allgemeines Wohngebiet	Allgemeine und reine Wohngebiete
Vorhabenbezogener Bebauungsplan VEP Nr. 36 „Wallweg“	13.01.2018	Allgemeines Wohngebiet, Mischgebiet bzw. Grünfläche	Keine Gebietsart dargestellt bzw. im Süden Kern-, Dorf- und Mischgebiete
VEP 37 „Pumpstation“	24.04.2017	Sondergebiet für Zwecke der Kurz- und Langzeitbetreuung von Kindern und Jugendlichen mit und ohne Beeinträchtigung	Keine Gebietsart dargestellt
Vorhabenbezogener Bebauungsplan VEP Nr. 43 „Hochstädter Landstraße“	02.02.2019	Allgemeines Wohngebiet	Kern- Dorf- und Mischgebiete
Vorhabenbezogener Bebauungsplan VEP Nr. 44 „Brüder-Grimm-Straße“	19.03.2021	Allgemeines Wohngebiet	Keine Gebietsart dargestellt

Bebauungsplan Nr. 29.2 „Alfred-Delp-Straße 8“	19.03.2021	SO-Gebiet: "Stadtteilzentrum und Begegnungsstätte"	Kern- Dorf- und Mischgebiete
Bebauungsplan Nr. 57.2.1 „Park am Hochgericht“	03.12.2011	Öffentliche Grünflächen-Parkanlage Öffentliche Grünflächen-Sport- und Freizeitanlage Private Grünflächen-Dauerkleingartenanlage	Keine Gebietsart dargestellt
Bebauungsplan Nr. 111 „Stadtwerke Areal“	29.05.2012	Gewerbegebiet	Keine Gebietsart dargestellt
Bebauungsplan Nr. 116 „Westbahnhof-Kanaltor“	08.03.2013	Verkehrsflächen, Grünflächen	Keine Gebietsart dargestellt

Der Bebauungsplan Nr. 17.4 „Brucknerstraße/Lortzingstraße“, rechtsverbindlich 08.04.2000, ist in der Übersicht der Bebauungspläne enthalten. Der Bebauungsplan setzt ein allgemeines Wohngebiet - Fläche für den Gemeinbedarf – Altenwohnheim“ fest. Hier befindet sich ein Alten- und Pflegeheim (Wohnstift Hanau). In den Schallimmissionsplänen ist der Bereich als „Kern- Dorf- und Mischgebiet“ dargestellt.

Ein Auszug aus der Übersicht der rechtskräftigen Bebauungspläne in Hanau ist beigelegt. (Anlage 1)

Die rechtskräftigen Bebauungspläne mit den weiteren Regelungen können auf der Internetseite der Stadt Hanau unter <https://www.hanau.de/stadtentwicklung/b-plaene/index.html> eingesehen und heruntergeladen werden.

Darstellung von Gebietsarten in Bereichen nach § 34

Für folgende weitere Bereiche, für die keine Bebauungspläne vorliegen (§ 34 BauGB) sind in den Schallimmissionsplänen Flächen fehlerhaft dargestellt und sind zu korrigieren. Dementsprechend sind die Lärmberechnungen auch zu überprüfen.

- Vereinte Martin-Luther und Althanauer Hospital Stiftung:
Südöstlich der Kinzig und nördlich der Bahnlinie befindet sich eine größere Alten- und Pflegeeinrichtung (Vereinte Martin-Luther und Althanauer Hospital Stiftung). Der Bereich ist in den Schallimmissionsplänen der schalltechnischen Untersuchung als Kern- Dorf- und Mischgebiet dargestellt.

- 4 -

Lage:



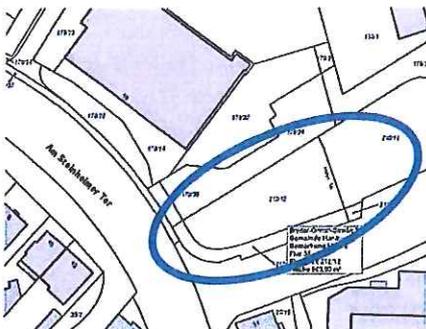
Darstellung in Schallimmissionsplänen:



- „Ehemalige Bäckerinnung“

Bei dem Grundstück Brüder-Grimm-Straße 14, Gemarkung Hanau, Flur 34, Flurstück 212/12 (derzeit unbebaut, ehemalige Bäckerinnung) handelt es sich um ein Baugrundstück. Die Beurteilung erfolgt nach § 34 BauGB- Mischgebiet. In den Schallimmissionsplänen ist es als weiße Fläche dargestellt.

Lage:



Darstellung in Schallimmissionsplänen:



- Blockbereiche Fischerstraße, Römerstraße, Glockenstraße, Altstraße, Steinheimer Straße und Lothringer Straße

Im Rahmen der ersten Offenlage hat die Stadt in ihrer Stellungnahme darauf hingewiesen, dass der Bereich als ein allgemeines Wohngebiet eingestuft wird. In den aktuellen Schallimmissionsplänen ist der Bereich weiterhin als Kern-, Dorf- oder Mischgebiet dargestellt:

Auszug aus der Stellungnahme zur ersten Offenlage:



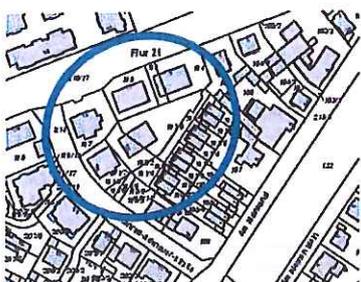
Darstellung in den aktuellen Schallimmissionsplänen als Kern-, Dorf- oder Mischgebiet:



- Blockbereich Philippsruher Allee, Am Mainkanal, Konrad-Adenauer-Straße
Auf ehemaligen Holz-Müller-Areal, Phillippsruher Allee/Konrad-Adenauer-Straße wurden mehrere Mehrfamilienhäuser und Einfamilienhäuser errichtet, die zu berücksichtigen sind. In den Schallimmissionsplänen ist der Bereich als Kern-, Dorf- oder Mischgebiet dargestellt:

Lage:

Darstellung in Schallimmissionsplänen



Bebauungspläne in Aufstellung

Für folgende Bereiche werden Bauleitplanverfahren durchgeführt und sind zu beachten:

Nr.	Name	Aufstellungs- beschluss	Bemerkungen
59.4	Wolfsloch	06.07.1998 (Entwurfs- und Offenlagebeschluss) Siehe Anlage 2	Planungsziel: Vorhandene Freizeitgärten und Sportanlage sollen planungsrechtlich gesichert werden.

59.3	Dauerkleingarten Baumweg	06.07.1998 (Entwurfs- u. Offenlagebeschluss) Siehe Anlage 3	Planungsziel: Vorhandene Dauerkleingärten sollen planungsrechtlich gesichert werden
97	Am Milchweg	01.07.1996 Siehe Anlage 4	Planungsziel Vorhandene Freizeitgärten sollen planungsrechtlich gesichert werden.
98	Zwischen Salisbach und Kinzig	01.07.1996 Siehe Anlage 5	Planungsziel Vorhandene Freizeitgärten sollen planungsrechtlich gesichert werden.
VEP 40	Willy-Brandt-Straße	26.06.2017 Siehe Anlage 6	Stand: Vorbereitung Offenlage
7.2.1	Dienstleistungszentrum am Bahnhof	11.05.2020 Siehe Anlage 7	Vorbereitung frühzeitige Beteiligung

Sonstige städtebauliche Planungen

Entwicklungsgebiet nordöstlich des Hauptbahnhofes

Die Stadtverordnetenversammlung hat am 17.12.2018 die Einleitung einer Vorbereitenden Untersuchung nach §165 BauGB (Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme) für das Gebiet nordöstlich des Hauptbahnhofes zwischen Dettinger Straße und Heideäcker beschlossen.

Die Bekanntmachung der Vorbereitenden Untersuchungen mit der Abgrenzung des Untersuchungsgebietes erfolgte am 13.02.2019 (siehe Anlage 8).

Mit dem Beschluss wurden folgende Ziele verfolgt:

Das Untersuchungsgebiet soll im Interesse des Allgemeinwohls neu geordnet werden. Durch die Nutzung der dort vorhandenen Brachflächen können attraktive Möglichkeiten für die Ansiedlung neuer Unternehmen und zur Schaffung neuer Arbeitsplätze entstehen. Der Erhaltungszustand der Gebäude und die Wohnverhältnisse sollen verbessert und seit Jahren bestehende Missstände beseitigt werden. Das Gebiet kann aufgrund seiner Lage und Größe (rund 25 Hektar) dazu beitragen, den großen Bedarf an Wohn- und Arbeitsstätten in Hanau und der Rhein-Main-Region zu decken.

Auch die Funktionsfähigkeit des Bahnhofsvorplatzes als urbaner, multimodaler Anknüpf- und Umsteigeort muss an moderne Ansprüche an eine umweltfreundliche Mobilität angepasst und das Parken von Autos und Fahrrädern soll neu organisiert werden.

Image und Erscheinungsbild sollen zukünftig der zentralen gesamtstädtischen Bedeutung des Gebiets, der Identifikation der Hanauerinnen und Hanauer mit ihrer Stadt und der Rolle Hanaus als Oberzentrum in der Rhein-Main-Region gerecht werden.

Diese Ziele lassen sich nur im Rahmen einer koordinierten Gesamtmaßnahme und im Zusammenwirken aller Nutzer und Grundstückseigentümerinnen und -eigentümer erreichen.

Im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchungen werden die städtebaulichen Ziele konkretisiert und in einem Gesamtkonzept zusammengeführt. Die Mitwirkungsbereitschaft der Grundstückseigentümer an der Neuordnung des Gebiets wird ausgelotet. Abschließend wird bewertet, ob die Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme das geeignete Instrument zur Erreichung der Ziele ist.

Weitere Informationen sind der beigefügten Beschlussvorlage zu entnehmen. (siehe Anlage 9)

Gleichzeitig wurde ein besonderes Vorkaufsrecht gemäß §25 (1) Nr. 2 BauGB für das Gebiet beschlossen, um die Planungsziele zu sichern. (siehe Anlage 10).

Entwicklungskonzept

Am 12.07.2021 hat die Stadtverordnetenversammlung das Entwicklungskonzept für den Bereich des Untersuchungsgebietes beschlossen.

Dieses enthält grundlegende Zielaussagen für die Neuentwicklung des Gebiets.

Das Plangebiet umfasst eine Gesamtfläche von ca. 30 ha (ca. 5 ha Areal Heraeus Quarzglas, ca. 25 ha Untersuchungsgebiet VU). Es gliedert sich in mehrere Teilbereiche, deren Charakteristika in der Beschlussvorlage vom Dezember 2020 ausführlich beschrieben werden:

- Standort Heraeus Quarzglas und angrenzende Flächen
- Bahnhofsumfeld
- Standort HIS/ HSB sowie angrenzendes Kleingewerbe
- Holzpark Hanau (ehem. Rütgers Areal)

Das städtebauliche Entwicklungskonzept sieht für die genannten Bereiche eine Neustrukturierung mit einer unterschiedlichen Profilierung vor. Die Entwicklung des Bereichs stellt nach dem Innenstadtbau und der Konversion einen weiteren Meilenstein für die gesamte Stadtentwicklung dar.

Thematisch knüpft das Konzept insofern an die Innenstadtentwicklung an, als dass die Gestaltung der Stadtplätze und das Herausarbeiten der unterschiedlichen Funktionen und Begabungen dieser Plätze ein Leitmotiv der Gestaltung ist. Klar umgrenzte Plätze in einer menschlichen Maßstäblichkeit und mit einer einheitlichen Gestaltung, wie sie

z. B. in historischen Stadtkernen südeuropäischer Städte vorzufinden sind, geben den Nutzerinnen Orientierung und werden als attraktiv wahrgenommen.

Die Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes und die Weiterentwicklung zu einem Stadtplatz setzt diesen Gedanken fort. Längerfristig soll dieser Gedanke durch die Erarbeitung von Konzepten für die Gestaltung der Achse zwischen Kurt-Blaum-Platz und Ehrensäule weiterentwickelt werden.

Die Grundlinien der weiteren Entwicklung im Plangebiet rund um den Hauptbahnhof lassen sich wie folgt umreißen:

Das Gebiet soll auch in Zukunft schwerpunktmäßig ein gewerblich geprägter Standort für ein vielfältiges Spektrum von Arbeitsplätzen aus Forschung, Produktion, öffentlicher Verwaltung, Dienstleistung und Logistik sein. Die gesamte Bandbreite von wirtschaftlichen Aktivitäten – von urbanen kleinteiligen Nutzungen bis hin zu robusten gewerblichen Nutzungen – sollen hier ihren Platz finden.

Zudem sind alle Ansprüche zu erfüllen, die mit der verkehrlichen Funktion als zentraler Mobilitätsknotenpunkt der Stadt einhergehen. Der Hauptbahnhof ist für Hanauerinnen und Hanauer sowie für die BerufspendlerInnen aus umliegenden Gemeinden ein wichtiger Umsteigepunkt. Er ist Schnittstelle zur Region und zum Fernverkehr (ICE-Halt und Verbindung zum Flughafen). Für die anstehende Mobilitätswende mit einer stärkeren Betonung von umweltfreundlichen, klimaschonenden Verkehrsmitteln gegenüber der PKW-Nutzung soll hier die erforderliche Infrastruktur geschaffen werden.

Die rund 770 Bewohnerinnen und Bewohner des Gebiets sind starken Belastungen durch Verkehr, Lärm, Luftschadstoffen und lokalklimatischen Belastungen ausgesetzt. Zudem befinden sich im weiteren Umfeld Bestandsbetriebe mit Anlagen, die unter Störfallrichtlinien fallen und in deren Nähe eine nennenswerte Ausweitung von Wohnen und besonders schutzbedürftigen Nutzungen wie z. B. Kindertagesstätten nicht genehmigungsfähig wäre. Vorhandene Wohnnutzungen haben Bestandsschutz und sollen in ihrer Qualität weiterentwickelt werden. Die Errichtung neuer Wohngebiete steht jedoch an dieser Stelle im Stadtgebiet nicht im Fokus. Das Angebot an größeren Spielplätzen oder Kinderbetreuungseinrichtungen des Freigerichtviertels kann zur Deckung des Bedarfs an sozialer Infrastruktur aus dem direkten Bahnhofsumfeld beitragen.

Der Bahnhof selbst und das gesamte Bahnhofsumfeld prägen ganz wesentlich den Eindruck, den pendelnde Berufstätige aus der Region, BesucherInnen, Reisende aus anderen Teilen der Welt und natürlich auch die Hanauerinnen und Hanauer von der Stadt haben – das Gebiet ist eine Visitenkarte für Hanau. Das städtebauliche Konzept zielt daher darauf ab, ein lebendiges, attraktives und einladendes Stadtentree zu gestalten, mit dem sich die BewohnerInnen der Stadt identifizieren können und wo sie sich sicher fühlen. Dazu gehören neben anspruchsvoll gestalteten zeitgemäßen Neubauten für die Ansiedlung von Unternehmen auch gepflegte Freiflächen mit möglichst viel Stadtgrün und hoher Aufenthaltsqualität. Die neuen Gebäude mit ihren Nutzungen sollen den oben angesprochenen Stadtplatz umrahmen, begrenzen und beleben. Gastronomische oder kulturelle Angebote sollen für einen urbanen Charakter

sorgen. Insgesamt soll das Gebiet zu einem attraktiven Teil der Innenstadt werden – sowohl funktional, als auch schön.

Weitere Informationen sind der beiliegenden Beschlussvorlage zu entnehmen. (Anlage 11).

II. Städtebauliche Auswirkungen der Lärmschutzwände, Gestaltung der Lärmschutzwände

Der Bau der Nordmainischen S-Bahn wird erheblich prägenden Einfluss auf die Stadt Hanau und ihre Bürgerinnen und Bürger haben. Neben den positiven Auswirkungen, wie die Verbesserung des öffentlichen Nahverkehrsangebotes und die Verbesserung des Schallschutzes, sind die notwendigen baulichen Maßnahmen aber auch mit deutlichen Eingriffen u.a. in das Stadtgefüge sowie den Stadtraum und das Stadt- und Landschaftsbild verbunden.

Der Schienenkörper wird sich deutlich verbreitern, Unterführungen werden neu gebaut (zum Teil bereits in der Ausführung) oder verlängert. Darüber hinaus werden im Zuge der freiwilligen Lärmsanierung der DB AG weitere Schallschutzwände im erheblichen Umfang erforderlich.

Schon heute hat die Eisenbahntrasse Hanau-Wilhelmsbad / Hanau-West / Hanau Hbf eine erhebliche funktionale und visuelle Trennwirkung. Durch die notwendigen baulichen Eingriffe für die Nordmainische S-Bahn besteht die Gefahr, dass dieser Negativeffekt deutlich verschärft wird.

Um dies zu vermeiden, sind individuell auf die jeweilige Situation abgestimmte Lösungen, die dem jeweiligen Umfeld Rechnung tragen, unverzichtbar.

Die erste Offenlage der Planfeststellungsunterlagen erfolgte 2014. Die Stadt Hanau hat bereits zum damaligen Zeitpunkt ihre Bedenken im Hinblick auf die Ausführung und Gestaltung der Lärmschutzwände und die Notwendigkeit der städtebaulich verträglichen Integration dieser Wände in das Stadt- und Landschaftsbild Hanaus in ihrer Stellungnahme zum Ausdruck gebracht. Auch im Erörterungstermin am 19.09.2016 bis 23.09.2016 wurde hierauf sehr detailliert eingegangen.

Seit der ersten Offenlage ist das Schallgutachten der DB Netz AG überarbeitet worden. Grund hierfür ist unter anderem die Aktualisierung des Eingangsparameters „Betriebsprogramm“. Der ersten Offenlage lag das Betriebsprogramm 2025 zugrunde. Auf Grund der Überarbeitung des Bundesverkehrswegeplans 2030 wurde auch das gesamtdeutsche Betriebsprogramm angepasst.

Daraus resultiert, dass gemäß aktuellem Schallgutachten weitere Schallschutzmaßnahmen sowie eine über den Planungsstand 2014 hinausgehende Erhöhung der Lärmschutzwände erforderlich werden. Die ermittelten Wandhöhen liegen nach diesen Untersuchungen zwischen 1,0 und 6,0 Metern, wobei diejenigen mit einer Höhe von 6,0 Metern sehr deutlich überwiegen.

Zur Veranschaulichung: In Summe sind nach dem Schallgutachten lt. den Angaben im Erläuterungsbericht auf einer Länge von annähernd 9.146 m (S. 82) Schallschutzwände vorgesehen.

Der überwiegende Teil verläuft durch das Stadtgebiet einschl. innerstädtischer Bereiche sowie durch wertvolle Landschafts- und Naherholungsbereiche. Auch auf denkmalgeschützte Bereiche und Gebäude sowie historische Stadtachsen werden die Lärmschutzwände Auswirkungen haben.

Die Schallschutzwände werden üblicherweise gemäß dem Regelausstattungskatalog des Eisenbahnbundesamtes für die Ausführung der Lärmschutzwände mit einfachen Standardelementen ausgeführt, da diese die finanziell günstigste Lösung darstellen. Diese Standardelemente sind dann in der Regel Alu-Lochblechwände. Diese in keinsten Weise an den Stadtraum angepassten Lösungen werden in den allermeisten Fällen den besonderen Anforderungen nicht gerecht, da insbesondere durch die notwendige Trassenführung innerhalb des Stadtraum besondere Anforderungen zu beachten sind.

Dem jeweiligen städtebaulichen Umfeld ist Rechnung zu tragen.

Das gilt im besonderen Maße für städtebaulich und landschaftlich wertvolle Bereiche sowie Bereiche im Umfeld von Kulturdenkmälern, historischen Stadtachsen und sonstigen wichtigen Sichtbeziehungen. Grundsätzlich sollte eine Integration in den Stadtraum gelingen, um visuelle Negativwirkungen („Mauereffekt“) so gering wie möglich zu halten. Eine technische Überformung des Stadt- und Landschaftsbildes sowie der Eigenartsverlust von positiv wahrnehmbaren Stadt- und Landschaftsbereichen und historischen Ensembles ist wo immer möglich zu vermeiden.

Die Funktion und Bedeutung der angrenzenden Gebiete sowie die Wahrnehmbarkeit vom öffentlichen Raum aus ist zu beachten. Durch die Unterbrechung von Sichtbeziehungen, aber auch in Unterführungen und im Bereich von Brückenbauwerken können Angsträume entstehen, die erheblichen Einfluss auf das psychische Wohlbefinden des Menschen haben und ebenfalls zu vermeiden sind. Durch sozial gut kontrollierbare Bereiche, gute Beleuchtungsverhältnisse und freundliche Gestaltung ist der Kriminalität präventiv entgegen zu wirken. Unterführungen sind großzügig, hell und freundlich zu gestalten, um die Wirkung als Angstraum zu minimieren. Dem Problem des Vandalismus sowie Graffiti ist Rechnung zu tragen, auch sind „Dreckecken“ zu vermeiden.

Nicht zuletzt ist auch die Verschattungswirkung der Lärmschutzanlagen in Bezug auf Mensch, Fauna und Flora zu beachten.

Die Ausführungen in der UVS betrachten die genannten Belange und Auswirkungen nicht ausreichend und werden den besonderen Anforderungen in Hanau nicht gerecht (siehe hierzu Pkt. III dieser Stellungnahme zur UVS).

Aufgrund der erheblichen negativen Auswirkungen der Lärmschutzwände auf das Stadt- und Landschaftsbild, den Stadtraum und die Menschen in Hanau hat die Stadt erwirkt, dass die Gestaltung und Integration der Lärmschutzwände in der weiteren Abstimmung mit der DB in den Fokus gerückt wurde.

Die Stadt Hanau hat am 08.09.2020 mit der DB eine Grundsatzvereinbarung zur Gestaltung von Lärmschutzanlagen abgeschlossen. Damit soll sichergestellt werden, dass aktive Schallschutzmaßnahmen, über die üblichen Standard-Aluminium-Lochblechwände hinaus, z.B. Vorbauten, Begrünungen und andere Materialien, wie Beton oder Gabionen, zum Einsatz kommen können. Die Stadt Hanau fordert im Rahmen des Anhörungsverfahrens, dass die Gestaltung der Lärmschutzwände auf das gesamte Ortsbild Rücksicht nehmen muss. Optische Störungen müssten vermindert werden, indem Materialstrukturen und Begrünungen gewählt würden, die mit dem Orts- und Landschaftsbild verträglich sind. Des Weiteren wurde vereinbart, dass sich die Partner gegenseitig verständigen, wenn vor Errichtung der Lärmschutzwände neue, innovative Gestaltungsmaßnahmen, sei es durch Material, Begrünung, Bemalung, Beschriftung oder sonstige Maßnahmen, auf dem Markt sind. Es wird dann einvernehmlich vereinbart, ob und welche dieser neuen Maßnahmen anstatt der bisher im Gestaltungskonzept vereinbarten durchgeführt werden sollen.

Das Büro Unit Design GmbH aus Frankfurt hat im Auftrag der Stadt Hanau in Zusammenarbeit mit dem Büro Netzwerkarchitekten GmbH aus Darmstadt eine umfassende städtebauliche Analyse erarbeitet, aus der die besondere Betroffenheit hervorgeht. Hierauf aufbauend wurden anhand eines Modulkatalogs als Gestaltungskonzept Vorschläge für eine bessere Integration der Lärmschutzwände in das Stadt- und Landschaftsbild und eine Reduzierung der Auswirkungen auf Kulturdenkmäler gemacht (siehe Studie "Lärmschutz und Akzeptanz" von Unit Design/Netzwerkarchitekten, Stand 20. August 2021 Anlage 12). Diese Studie ist Bestandteil der Stellungnahme der Stadt Hanau.

Um die negativen Auswirkungen der Lärmschutzwände zu minimieren, werden in der Studie neben konkreten Gestaltungsvorschlägen auf der Grundlage von Modulen für Teilbereiche auch Reduzierungen der Wandhöhen vorgeschlagen.

Ein weiteres wesentliches und unverzichtbares Element zur Minderung der Auswirkungen stellen neben gestalterischen Maßnahmen transparente sowie teiltransparente Schallschutzelemente dar.

Lt. den Angaben im Erläuterungsbericht (Seite 52) zum Planfeststellungsverfahren sollen sämtliche Wände auf der bahnzugewandten Seite, d.h. bei Mittelwänden beidseitig, hochabsorbierend ausgebildet werden.

Im Rahmen einer sachgerechten Abwägung sind die unterschiedlichen Belange zu berücksichtigen. Dazu sind alle erforderlichen Informationen zu ermitteln. Die städtebauliche Analyse und das Gestaltungskonzept sind in diese Prüfung, Bewertung und Abwägung einzubeziehen. Eine ausschließliche Verlagerung auf die Ausführungsplanung, wie in der Umweltverträglichkeitsstudie ausgeführt, wird als nicht ausreichend betrachtet, da die Reduzierung von Wandhöhen und der Einsatz von transparenten Wänden Einfluss auf das Lärmschutzkonzept haben können. Im Rahmen der Abstimmungen mit der DB AG wurden bereits erste Prüfungen dieser Fragestellung vorgenommen. Ergebnisse und fachgutachterliche Bewertungen sind in der ebenfalls als Anlage beigefügten Stellungnahme vom 18.08.21 des Büro GSB (Frau Prof. Dr. Giering) enthalten. Als Ergebnis lässt sich festhalten, dass die konkreten Auswirkungen im Rahmen der Planfeststellung zu prüfen sind.

Um den Zielkonflikt zwischen optimalem Lärmschutz und der Vermeidung negativer städtebaulicher Auswirkungen der Lärmschutzwände zu verringern, sollten auch innovative Maßnahmen zum Lärmschutz am Fahrweg eingesetzt werden. Auch in Zukunft noch neu entwickelte, innovative Maßnahmen, die eine Reduzierung der Lärmschutzwände ermöglichen, sind in der weiteren Planung noch zu berücksichtigen.

III. Stellungnahme zur Umweltverträglichkeitsstudie im Hinblick auf die städtebaulichen Auswirkungen der Lärmschutzwände

In der Umweltverträglichkeitsstudie sind Art und Umfang der Auswirkungen des Vorhabens auf Schutzgüter zu ermitteln und die Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen sind zu beschreiben. Die Auswirkungen der geplanten Lärmschutzwände sind in die Betrachtung einzubeziehen.

Im Auftrag der Stadt Hanau wurde von dem Büro Unit Design aus Frankfurt und dem Büro Netzwerkarchitekten eine Studie zur Gestaltung und Akzeptanz der Lärmschutzwände erarbeitet. Diese enthält die für die Bewertung der Auswirkungen der Lärmschutzwände notwendige städtebauliche Analyse unter Berücksichtigung der verschiedenen gestalterischen und funktionalen Aspekte wie z.B. Stadt- und Landschaftsraum/-bild, Erholung, Sichtbehinderungen, Sichtachsen, Verschattung, Denkmalschutz und die Auswirkungen auf den Menschen (z.B. Angsträume), Denkmalschutz. Des Weiteren werden Maßnahmen zur Minderung der Auswirkungen vorgeschlagen. (siehe Studie "Lärmschutz und Akzeptanz" von Unit Design/Netzwerkarchitekten, Stand 20. August 2021, Anlage 12)

Auch wenn in der UVS nun eine Beeinträchtigung des Schutzgutes Landschaftsbild/Erholungseignung durch eine visuelle Überprägung des Orts- und Landschaftsbildes infolge der bis zu 6m hohen Lärmschutzwände entlang der gesamten Strecke als Konfliktpunkt festgestellt wird (s. Kap. Pkt. 6.3.9.6, Seite 189 und Kap.9, Seite 209 der UVS) und die Notwendigkeit gesehen wird, negative visuelle Wirkungen durch eine optisch ansprechende Gestaltung der Lärmschutzwände zu verringern (siehe Kap. 6.3.1, Seite 151), sehen wir methodische und inhaltliche Defizite:

Zu 1 Einleitung und Methodik

Zu 1.3 Aufbau der Unterlagen und Methodik, Seite 3.

Unter dem Schutzgut „Mensch“ ist neben der Wohn- und Wohnumfeldfunktion auch die Verknüpfung zu den Erholungs- und Freizeitfunktion als Aspekt zu betrachten.

Zu 2 Beschreibung des Untersuchungsgebietes und des Vorhabens

Zu 2.3 Wirkfaktoren und Auswirkungen des Vorhabens, Seite 10

Tabelle 2.1. – „Umweltrelevante Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter des UVPG“ zeigt sich ein methodisches Defizit. So wurden unter dem Schutzgut „Mensch“ die Beeinträchtigungen der Wohn- und Wohnumfeldfunktionen durch die Lärmschutzwände nicht berücksichtigt. Sich bei der Bewertung der Auswirkungen auf das Schutzgut Landschaftsbild nur auf „Landschaftsbildeinheiten“ zu beziehen reicht aus unserer Sicht nicht aus.

Des Weiteren sind die visuellen Auswirkungen der Lärmschutzwände auf den Menschen und das Orts- und Landschaftsbild zu betrachten.

Zu 4 Bestandserfassung und -bewertung der UVS- und LBP-Schutzgüter (PFA 1-3)

Zu 4.7 Landschaftsbild / Erholungseignung

Zu 4.7.2 Methodik Bestandserfassung und –bewertung vorletzter Absatz, Seite 110

Die Beschränkung der Wirkfaktoren auf **weiträumige** Sichtbeziehungen ist methodisch nicht ausreichend. Die Erheblichkeit der Auswirkungen der Lärmschutzwände auf vorhandene Sichtbeziehungen hängt wesentlich von den vorhandenen örtlichen Gegebenheiten und der Maßstäblichkeit des Umfeldes ab.

In Hanau verläuft die Strecke der nordmainischen S-Bahn fast ausschließlich durch oder zumindest entlang besiedelter Bereiche, so z.B. durch die Innenstadt.

Die „Abhandlung“ des Ortsbildes als Teil der Landschaft reicht nicht aus und wird der städtebaulichen Situation und dem Streckenverlauf in Hanau nicht gerecht. Auch ist eine Beschränkung auf die Ortsränder ungenügend.

Es ist völlig unzutreffend, dass sich an dem Gesamteindruck der Trasse innerhalb der besiedelten Bereiche nichts ändern wird. Es werden umfangreiche Lärmschutzwände erforderlich.

Hiermit verbunden sind erhebliche Auswirkungen auf die Eigenart vorhandener städtebaulicher Strukturen, Stadt- und Landschaftsräume und auf historische Ensembles und Achsen.

Diese sind zu berücksichtigen. Siehe hierzu ergänzend auch die Anmerkungen zu Schutzgut „Mensch“.

Zu 4.7.3 Ergebnisse Bestandserfassung, Seite 112

Die Aussage des Gutachters, dass *Sichtbeziehungen aufgrund des ebenen Geländes und des Struktureichtums der Landschaft selten weiträumig sind* kann nicht nachvollzogen werden und wird der Situation in Hanau nicht gerecht. Im Übrigen Verweis auf vorherigen Hinweis, dass eine Beschränkung der Bewertung auf weiträumige Sichtbeziehungen nicht ausreicht. Eine Bewertung kann nur auf der Grundlage einer differenzierteren Erhebung erfolgen.

Zu 4.7.4 Bedeutung und Empfindlichkeit, Seite 112

Im Bereich Hanau wurden folgende Landschaftsbildeinheiten abgegrenzt:

- *Waldbereich zwischen Maintal-Dörnigheim und Hanau*
- *Waldbereich mit Braubachau und Stillgewässerkette östlich Maintal-Dörnigheim*
- *Waldbereich mit Sportanlagen westlich Hanau*
- *Kleingärten und Friedhof westlich Hanau*
- *Kinzig- und Salisbachau in Hanau.*

Es erfolgt eine Bewertung der Bedeutung und Empfindlichkeit dieser Bereiche. Wie bereits dargelegt, wird die Beschränkung der Bewertung des Landschaftsbildes auf „Landschaftsbildeinheiten“ den Auswirkungen der Lärmschutzwände auf das Stadt- und Landschaftsbild und den Stadtraum in keiner Weise gerecht.

Die Bewertung der Kinzig- und Salisbachau in Hanau mit „mittel“ entspricht nicht seiner tatsächlichen Bedeutung und Empfindlichkeit. Er ist aufgrund seiner Eigenart, Vielfalt und Schönheit als „hoch“ zu bewerten.

Zu Kleingartenanlage und Friedhof westlich von Hanau: Die geplanten Lärmschutzwände werden deutlich wahrnehmbar sein. Hinweis: Der sich hier befindende Bereich des Friedhofes steht als Sachgesamtheit unter Denkmalschutz.

Zu 4.7.5 Erholungswert des Untersuchungsraumes, Seite 116

Für das Stadtgebiet Hanau wird die Kinzigau als Strukturelement mit sehr hohem Erlebniswert bewertet.

Die Nordmainische S-Bahn quert am denkmalgeschützten Bahnhof in Wilhelmsbad die historische Achse und Wegebeziehung zwischen dem Schloss Philippsruhe und den nahe gelegenen Kuranlagen Wilhelmsbad mit den dazugehörigen Parkanlagen. Es handelt sich hierbei um wertvolle Kulturdenkmäler mit hohem touristischen, kulturellen und ökologischen Wert und um sehr bedeutenden Bereichen für die Naherholung mit hohem Erlebniswert. Dieser Bereich ist ebenfalls zu berücksichtigen.

Zu 4.7.8 Wert- und Funktionselemente besonderer und allgemeiner Bedeutung, Seite 119

Siehe Anmerkungen zu Pkt. 4.7.4.

Zu 5 Bestandserfassung und -bewertung der zusätzlichen UVS-Schutzgüter

Zu 5.1 Menschen

Zu 5.1.1 Menschen- Wohn- und Wohnumfeldfunktion, S. 120

Optische Beeinträchtigungen sowie Überformungen, Beeinträchtigungen des Orts- und Landschaftsbildes oder auch die Entstehung von Angsträumen und Verschattungen infolge von visuellen Zerschneidungen durch die Lärmschutzwände haben Auswirkungen auf den Menschen sowie auf die Wohn- bzw. Wohnumfeldfunktion und sind zu berücksichtigen.

Die Wirkung der Lärmschutzwände auf den öffentlichen Raum und wohnungsnahen Freiflächen wurde nicht bewertet.

Zu 6. Auswirkungsprognose und -bewertung

Zu 6.3.1 Vermeidung- und Verminderung

Schutzgut Landschaftsbild/Erholungseignung Seite 151

Auszug: Die Lärmschutzwände können das Landschafts- und Ortsbild im Umfeld der Bahntrasse beeinträchtigen. Daher sollen die entlang der Strecke vorgesehenen Lärmschutzwände in Abstimmung mit der Stadt Hanau auf der Grundlage einer Bestandserhebung und städtebaulicher Analyse unter Berücksichtigung der verschiedenen gestalterischen und funktionalen Aspekte wie bspw. Stadt- und Landschaftsraum, Sichtbehinderungen / Sichtachsen, Verschattung, Funktion/Nutzung und Denkmalschutz und eines darauf aufbauenden, zu erarbeitenden Gestaltungskonzeptes ansprechend gestaltet werden. Im Rahmen des Gestaltungskonzeptes ist auch zu prüfen, ob die Lärmschutzwände in bestimmten Bereichen unter Berücksichtigung der notwendigen Lärmschutzwirkung transparent ausgestaltet werden können. Dies ist Gegenstand der Ausführungsplanung.

Dort, wo entsprechender Platz vorhanden ist, sind Gehölzpflanzungen zur optischen Abschirmung der Lärmschutzwände vorgesehen.“

Die von der Stadt Hanau in Auftrag gegebene Studie „Lärmschutz und Akzeptanz“ (siehe Studie "Lärmschutz und Akzeptanz" von Unit Design/Netzwerkarchitekten, Stand 20. August 2021, Anlage 12) enthält eine städtebauliche Analyse sowie Gestaltungsvorschläge. Siehe hierzu auch die Ausführungen zur Gestaltung.

Eine wesentliche Maßnahme zur Minimierung der negativen Auswirkungen der Lärmschutzwände ist der Einsatz von transparenten und teiltransparenten Elementen in Teilbereichen. Es ist zu prüfen, welche Auswirkungen dies auf das Lärmschutzkonzept hat. Die Belange des Stadtbildes sind in eine sachgerechte Abwägung einzubeziehen.

Eine Überprüfung erst im Zuge der Ausführungsplanung ist zu spät.

Lt. den Angaben im Erläuterungsbericht (Seite 52) zum Planfeststellungsverfahren sollen sämtliche Wände auf der bahnzugewandten Seite, d.h. bei Mittelwänden beidseitig, hochabsorbierend ausgebildet werden.

Des Weiteren werden in der Studie „Lärmschutz- und Akzeptanz“ Bereiche identifiziert, in denen aufgrund der städtebaulich besonders negativen Auswirkungen der Lärmschutzwände eine Reduzierung der Wandhöhen notwendig und zu prüfen ist.

6.3.2 Menschen

Zu 6.3.2.1 Methodik Seite 151

Es werden folgende Auswirkungskategorien untersucht:

- *Anlagebedingte Inanspruchnahme von Siedlungsflächen und siedlungsnahen Freiräumen*
- *Anlagebedingte Verschattungswirkungen*
- *Betriebsbedingte Lärmimmissionen in Siedlungsflächen und siedlungsnahen Freiräumen*
- *Betriebsbedingte Erschütterungswirkungen auf benachbarte Gebäude*
- *Baubedingte Immissionen (Staub- und Schadstoffimmissionen, Lärm, Erschütterungen)*

Siehe hierzu Anm. zu Pkt.5.1.1.

Die Auswirkungen von optischen Beeinträchtigungen sowie Überformungen, Beeinträchtigungen des Orts- und Landschaftsbildes oder auch die Entstehung von Angsträumen sowie durch die visuellen Zerschneidungen durch die Lärmschutzwände auf den Menschen sind zu bewerten.

Zu 6.3.2.8 Konfliktschwerpunkte Seite 170

Es wird vom Gutachter aufgeführt, dass es zu starken Verschattungen durch die geplante Bebauung der nächstgelegenen Gebäude in der Straße am Steinheimer Tor und an einem direkt an die Bahnlinie angrenzenden Gebäudes im Salisweg kommt.

Maßnahmen zur Minimierung der Auswirkungen werden nicht vorgeschlagen. Durch den Einsatz von transparenten bzw. teiltransparenten Elementen können die Auswirkungen reduziert werden. Dies sollte in eine sachgerechte Abwägung einbezogen werden.

Weitergehende Auswirkungen auf den Menschen wurden nicht betrachtet (s.o.) und konnten somit auch nicht als Konfliktschwerpunkt identifiziert.

Zu 6.3.9 Landschaftsbild / Erholungseignung

Zu 6.3.9.1 Methodik, Seite 185

Es erfolgt in der UVS eine Überprüfung der folgenden Landschaftsbildeinheiten in Hanau.

- *Waldbereich zwischen Maintal-Döringheim und Hanau: Waldbereich mit Braubachaue und Stillgewässerkette östlich Maintal Döringheim (LBE 4a, im Folgenden als „Waldbereich Maintal“ bezeichnet)*
- *Waldbereich zwischen Maintal-Döringheim und Hanau: Waldbereich mit Sportanlagen westlich Hanau (LBE 4b, im Folgenden als „Waldbereich Hanau“ bezeichnet)*
- *Kinzig- und Salisbachaue in Hanau (LBE 6).*

Es erfolgt keine umfassende Bewertung der Auswirkungen der Lärmschutzwände auf das Landschaftsbild, sondern nur eine Beschränkung auf die o.g. Landschaftsbildeinheiten. Es werden keine Siedlungsbereiche und Siedlungsränder betrachtet und. Eine Bewertung des Stadtbildes erfolgt nicht.

Zu 6.3.9.2 Anlagenbedingte Inanspruchnahme von Landschaftsbildeinheiten, Seite 186

Der Gutachter führt aus, dass als Wert- und Funktionselement allgemeiner Bedeutung die Landschaftsbildeinheit „Kinzig und Salisbachaue in Hanau“ vom Vorhaben betroffen ist. Hier kommt es innerhalb dieser Landschaftsbildeinheit, so der Gutachter, „durch die Verbreiterung des Bahndammes und die Umverlegung eines Geh- und Radweges zum Verlust von bahnbegleitenden Gehölzstrukturen.“ Er geht davon aus, dass es, „unter Berücksichtigung der Vorbelastung, zu keinem zusätzlichen Eigenartsverlust kommt“.

Die deutliche Überformung der Landschaft wird in dem wertvollen Bereich, der Kinzig- und Salisbachaue, die Landschaftsschutzgebiet und auch ein Gartendenkmal („Milch“) ist, nicht sachgerecht berücksichtigt. Die vorliegende Bewertung berücksichtigt nur den vorhandenen Bahndamm und sieht hierin eine bereits vorhandene Vorbelastung. Die Auswirkungen der hinzukommenden Lärmschutzwände wurden nicht bewertet

Es wird im Folgenden in der UVS darauf hingewiesen, dass es „in den 3 geprüften Bereichen auch durch den Bau der Lärmschutzwände zu keinem grundlegend veränderten Raumeindruck“ kommen wird.

Der Raumeindruck im Bereich Salisbachaue und Kinziggaue wird sich durch den Bau der Lärmschutzwände erheblich verändern. Die Bewertung, dass durch vorgelagerte Gehölze eine Sichtverschattung gegeben ist, ist falsch, da dieser Gehölzbestand durch die Verbreiterung des Bahndammes beseitigt werden muss und die Damm-Lage der Bahn dann zu Gesamthöhen von über 8 Metern führt.

Zu 6.3.9.4 *Anlagebedingte Überformung von Landschaftsbildeinheiten und Zerschneidung von Sicht- und Wegebeziehungen, Seite 187*

Der Gutachter geht davon aus, dass sowohl die Überformung als auch die Zerschneidung von Landschaftsbildeinheiten und die oftmals damit einhergehende Störung von weiträumigen Sichtbeziehungen beim geplanten Vorhaben weniger relevant sind,

- da es sich um den Ausbau einer bestehenden Bahnlinie handelt und
- das ebene, zum großen Teil reich strukturierte Gelände nur teilweise weiträumige Sichtbeziehungen zulässt.“

Es ist davon auszugehen, dass durch die notwendigen Lärmschutzwände eine Überformung und optische Zerschneidung des Landschaftsbildes erfolgt und dass Sichtbeziehungen unterbrochen werden. Die Bewertung zeigt auch, dass die Eigenart und Qualität der vorhandenen Stadtlandschaften nicht berücksichtigt wurden und eine einfache Reduzierung auf weiträumige Sichtbeziehungen nicht ausreichend ist. So werden z.B. historische Sichtachsen und auch die offenen Auebereiche nicht einmal erwähnt.

Der Gutachter räumt ein, dass der Neubau „trotz der bestehenden Vorbelastung überwiegend zu einer Verdoppelung des Gleiskörpers führt. Die hiermit verbundene zusätzliche technische Überformung der Landschaft durch Gleisbau und Oberleitungen sowie die ggf. vergrößerte Zerschneidungswirkung der Bahnlinie mit den neu geplanten Lärmschutzwänden wird im Folgenden zumindest im Nahbereich der Bahnlinie in den Offenlandbereichen näher betrachtet. Darüber hinaus kann das Aufstellen von Lärmschutzwänden – in Abhängigkeit von der Höhe der Lärmschutzwände – zu Störungen von Sichtbeziehungen bzw. zu einer Überprägung des Landschafts- und Ortsbildes führen.“

Entlang dem Streckenverlauf der Nordmainische S-Bahn befinden sich viele Stadt- und Landschaftsräume unterschiedlicher Prägungen und Nutzungen, die differenziert zu betrachten sind.

Lt. dem Gutachter werden „weiträumige landschaftlich relevante Sichtbeziehungen durch die Lärmschutzwände nicht zerschnitten. „Nördlich der Trasse werden,“ so der Gutachter, „die Lärmschutzwände zwischen km 16,5 und 17,8 sowie auf der südlichen Seite auch kleinräumig sichtbar sein. Ab km 17,8 wird das Landschaftsbild nördlich der Trasse durch die Bahnlinie selbst, die Bahnnebenflächen (Bahnhöfe, Parkplätze) sowie die größtenteils vierspurigen Straßen „Am Steinheimer Tor“ und „Westerburgstraße“ beherrscht. Dieser Bereich ist bereits technisch stark überprägt. Es ist davon auszugehen, dass sich die neuen Lärmschutzwände in das bereits technisch stark vorbelastete Stadtbild einfügen und es zu keinen grundlegenden Veränderungen des Orts- und Landschaftsbildes kommt. Allerdings erreichen die Lärmschutzwände eine Höhe von bis zu 6 m. Dadurch ergibt sich eine optische Barriere in einer Dimensionierung, die bisher so nicht vorhanden war. Die Lärmschutzwände entsprechen jedoch der Eigenart einer Innenstadtlage, die in Hanau auch durch die bestehende Bahnstrecke visuell geprägt wird. Die von der Bahnstrecke durchfahrene Ortslage von Hanau ist bereits durch eine ganz überwiegend mehrgeschossige Bauweise und damit

vorhandene optische Barrieren geprägt, so dass die Lärmschutzwände keine die Umgebung in völlig neuartiger Weise visuell prägende Elemente darstellen. Zudem ist zu berücksichtigen, dass die Lärmschutzwände eine grundsätzlich positive, weil beruhigende Wirkung auf die Wahrnehmung des Ortsbildes haben. Die Lärminderung wird sich auch positiv auf sinnliche Wahrnehmung des Ortsbildes auswirken. Dennoch wird die visuelle Überprägung des Orts- und Landschaftsbildes entlang der Ausbaustrecke vorsorglich als Konfliktschwerpunkt eingestuft.

Negative visuelle Wirkungen können wirksam durch eine optisch ansprechende Gestaltung der Lärmschutzwände verringert werden (siehe Kap. 6.3.1). Die Gestaltung ist Gegenstand der Ausführungsplanung und nicht Gegenstand der Planfeststellung. Sie soll mit der Stadt Hanau abgestimmt werden. Dort, wo entsprechender Platz vorhanden ist, sind Gehölzpflanzungen zur optischen Abschirmung der Lärmschutzwände vorgesehen.“

Gegenüber der jetzigen Situation werden die Lärmschutzwände erhebliche negative Auswirkungen auf das Stadt- und Landschaftsbild haben. Es wird zu absolut grundlegenden Veränderungen kommen. Monotone Lärmschutzwände sind eine technische Anlage; sie entsprechen keinesfalls der Eigenart einer Innenstadtlage, da diese in keinsten Weise mit historisch gewachsenen und belebten Gebäuden gleichzusetzen sind.

Vergleichbare optische Barrieren sind nicht vorhanden.

Hinweis: Die Lärmschutzwände werden bereits ab ca. km 15,7 (Bahnhof Wilhelmsbad) deutlich sichtbar sein.

Dass auch in der UVS vorsorglich eine „optische Überprägung“ des Orts- und Landschaftsbildes entlang der Ausbaustrecke als Konfliktschwerpunkt erkannt wird, wird zur Kenntnis genommen. Genau dies macht deutlich, dass weiterer Handlungsbedarf besteht, um die negativen Auswirkungen zu minimieren.

Die Aussage, dass die Lärmschutzwände eine grundsätzlich „positive, weil beruhigende Wirkung der Lärmschutzwände auf die Wahrnehmung des Ortsbildes und eine positiv auf sinnliche Wahrnehmung des Ortsbildes Auswirkung haben“, kann nicht nachvollzogen werden.

Hier wird versucht, die gravierenden negativen Auswirkungen zu bagatellisieren.

Siehe Studie "Lärmschutz und Akzeptanz" von Unit Design/
Netzwerkarchitekten, Stand 20. August 2021 (Anlage 12) und oben
Anmerkungen zu Pkt 6.3.1

Zu 6.3.9.5 Betriebsbedingte Beeinträchtigungen durch Lärm und optische Störungen, Seite 189

Lt Gutachter liegen Beeinträchtigungen durch optische Reize aufgrund der bestehenden Bahnlinie bereits vor, die Zunahme der Taktung des Schienenverkehrs wird nicht als Konflikt für Erholungssuchende angesehen.

Dem wird vehement widersprochen. Es sind erhebliche Schädigungen durch die visuellen Beeinträchtigungen und die Überformung des Orts-, Stadt und Landschaftsbildes aufgrund der Lärmschutzwände zu erwarten. Lärmschutzwände sind derzeit nicht vorhanden. Die Beschränkung auf die Auswirkungen auf Erholungssuchende ist nicht ausreichend. Siehe auch Studie "Lärmschutz und Akzeptanz" von Unit Design/Netzwerkarchitekten, Stand 20. August 2021 (Anlage 12).

6.3.9.6 Konfliktschwerpunkte, Seite 189

Als Konfliktschwerpunkte des Schutzgutes Landschaftsbild/Erholungseignung wurde die visuelle Überprägung des Orts- und Landschaftsbildes durch die bis zu 6 m hohen Lärmschutzmaßnahmen entlang der gesamten Strecke aufgenommen. Maßnahmen zur Minderung der negativen Auswirkung sind im Rahmen einer sachgerechten Abwägung zu berücksichtigen.

Zu 6.3.10. Kultur- und Sachgüter

Hierzu wird auf die Stellungnahmen der für den Denkmalschutz zuständigen Behörden verwiesen.

Mit freundlichen Grüßen



i.A. Christiane Weiser
-stellvertr. Amtsleiterin-

Anlagen

- Anlage 1: Übersichtsplan rechtskräftige B-Pläne Auszug
- Anlage 2: B-Plan 59.4 „Wolfsloch“ Entwurfs- und Offenlagebeschluss
- Anlage 3: B-Plan Nr. 59.3 „Dauerkleingartenanlage Baumweg“ Aufstellungsbeschluss
- Anlage 4: B-Plan Nr. 97 „Am Milchweg“ Aufstellungsbeschluss
- Anlage 5: B-Plan Nr.98 „Zwischen Salisbach und Kinzig“ Aufstellungsbeschluss
- Anlage 6: VEP Nr. 40 „Willy-Brandt- Straße“ Aufstellungsbeschluss
- Anlage 7: B-Plan Nr. 7.2.1 „Dienstleistungszentrum am Bahnhof“ Aufstellungsbeschluss
- Anlage 8: Bekanntmachung Vorbereitende Untersuchungen Nordöstlich des Hauptbahnhofs
- Anlage 9: Beschluss Vorbereitende Untersuchungen nordöstliche des Hauptbahnhofs“
- Anlage 10: Vorkaufsrechtssatzung nordöstlich des Hauptbahnhofs
- Anlage 11: Beschluss Entwicklungskonzept nordöstlich des Hauptbahnhofs
- Anlage 12: Studie "Lärmschutz und Akzeptanz" von Unit Design/Netzwerkarchitekten, Stand 20. August 2021

Sachbearbeitendes Amt

Erläuterung zu TO.Punkt Nr. _____

61 - Stadtplanungsamt

der Sitzung am: _____

Vorlage an die Stadtverordnetenversammlung

Betreff: Bauleitplanung der Stadt Hanau
 Bebauungsplan Nr. 59.4 „Wolfsloch“
 hier: Entwurfs- und Offenlagebeschuß

Die Stadtverordnetenversammlung wird gebeten, folgenden Beschluß zu fassen:

Der Bebauungsplan Nr. 59.4 „Wolfsloch“ wird als Entwurf beschlossen.

Der Geltungsbereich wird wie folgt begrenzt:

Im Norden: beginnend am südlichen Waldrand an der Westseite der Burgallee (Ausgangspunkt), nach Osten entlang des südlichen Waldrandes (Gemarkung Kesselstadt, Flur 3, Flurstück 64/5), entlang einer Verlängerung der Waldrandlinie bis zu einer gedachten Parallellinie südlich der Eisenbahn bis zum Schnittpunkt dieser Linie mit der östlichen Flurstücksgrenze des Flurstücks 5/7 der Flur 3

Im Osten: durch die westliche Begrenzung der Parzelle der Kastanienallee

Im Süden: durch die Nordseite der Frankfurter Landstraße bis zur Kreuzung mit der Burgallee

Im Westen: durch die Ostseite der Burgallee, zurück zum Ausgangspunkt.

2. Der Begründung incl. landschaftsplanerischen Fachplan wird zugestimmt.
3. Der Entwurf der Satzung wird für die Dauer eines Monats gemäß § 3 Abs. 2 BauGB öffentlich ausgelegt. Die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange erfolgt gem. § 4 Abs. 1 gleichzeitig mit dem Verfahren nach § 3 Abs. 2 BauGB.

Hanau, den 5.6.1998

Patscha
 Baudezernent

Mitzeichnung: 32, 62, 66, 67

Beschluß
 des Magistrats der Stadt Hanau

Gemäß Vorlage beschlossen.

Tag 22. JUNI 1998

Nr. 200/98

Oberbürgermeisterin

Protokollführer/

61				
----	--	--	--	--

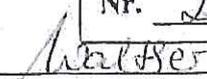
Blatt:

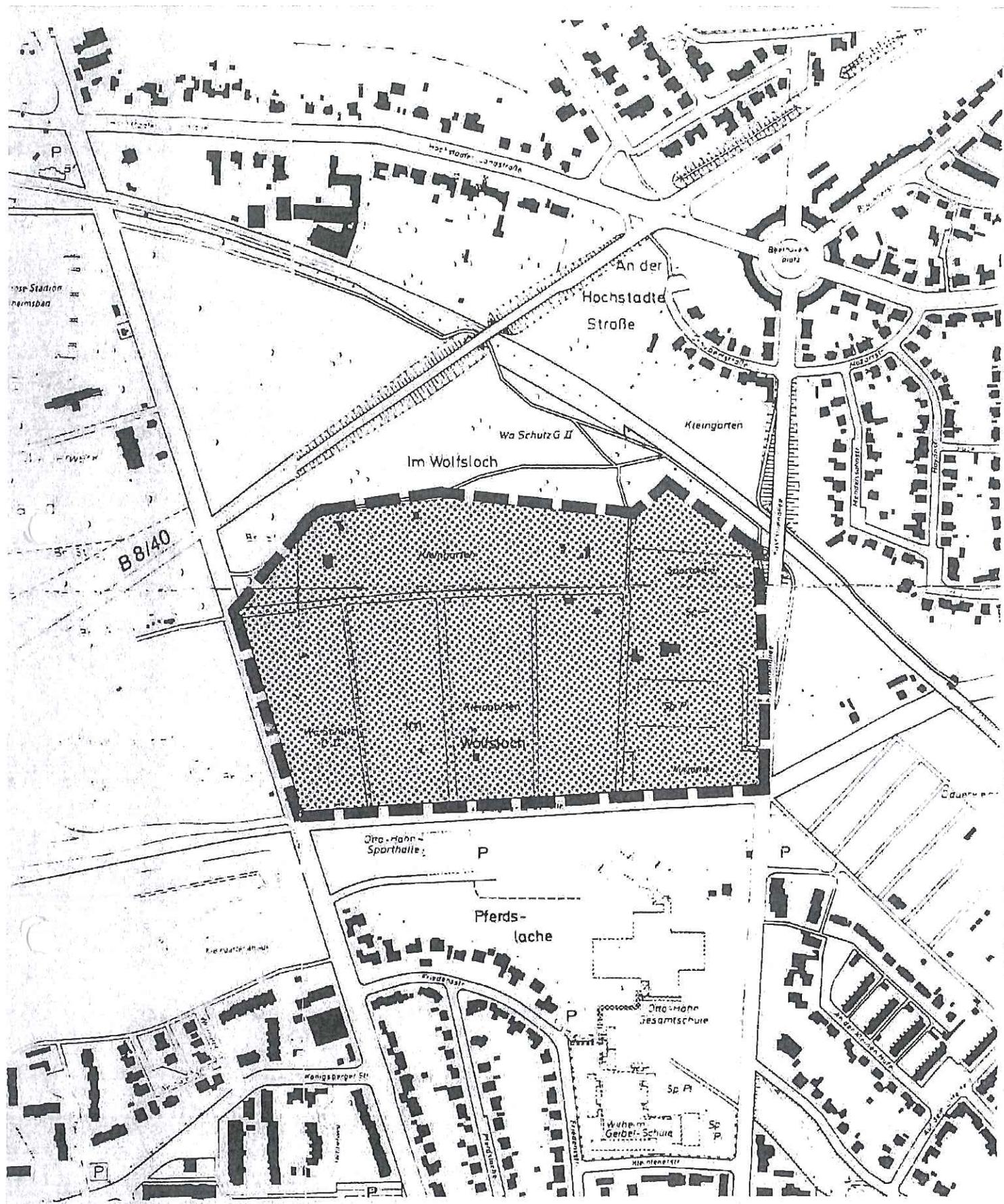
BEGRÜNDUNG:

Für den Bebauungsplan Nr. 59 „Zwischen Burgallee und Kinzig“ hatte die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Hanau am 15.3.1982 einen Aufstellungsbeschluß gefaßt. Zielsetzung war, die bauleitplanerischen Voraussetzungen für die Weiterführung der Zubringerstraße zwischen der B66 und dem Innenstadtring zu schaffen (Westzubringer). Dieser Bebauungsplan wird jedoch nicht weiter verfolgt. Am 23.11.92 hat die Stadtverordnetenversammlung die Aufstellung des Bebauungsplanes „Wolfsloch und Baumweg“ als Ergänzung des Aufstellungsbeschlusses für den Bebauungsplan Nr. 59 „Zwischen Burgallee und Kinzig“ beschlossen. Ziel dieses Aufstellungsbeschlusses war die planungsrechtliche Sicherung des Bestandes an privaten Grünflächen, insbesondere der Dauerkleingärten und Freizeitgärten sowie der Sportanlage. Die Bürger wurden nach § 3 BauGB in der Zeit vom 14.12.92 bis zum 28.12.92 beteiligt. Im Zuge der weiteren Bearbeitung wurde aus dem Geltungsbereich „Wolfsloch und Baumweg“ der Teilbereich „Wolfsloch“ als gesondertes Bebauungsplanverfahren weiterentwickelt. Für einen weiteren Teilbereich „Dauerkleingartenanlage Baumweg“ wird ebenfalls ein gesondertes Bebauungsplanverfahren durchgeführt.

Anlage:

- Bebauungsplan Nr. 59.4 „Wolfsloch“ mit Textfestsetzungen, Begründung und Karte je in der Fassung vom 5.6.1998
- Landschaftsplanerisches Fachgutachten zum Bebauungsplan Nr. 59.4 „Wolfsloch“ in der Fassung vom 5.6.1998

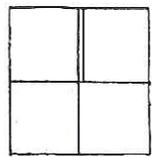
Beschuß der Stadtverordnetenversammlung der Stadt Hanau 	Tag <u>06.07.1998</u> Nr. <u>256/98</u>
Gemäß Vorlage des Magistrats nicht weiter zu beschließen. Stadtverordnetenvorsteher	 Protokollführer/in Blatt:



Geltungsbereich zum Bebauungsplan Nr. 59.4 „Wolfsloch“

Lage im Stadtgebiet

M 1:5000



Stadtplanungsamt Hanau

06/98

Bebauungsplan Nr. 59.4 „Wolfsloch“

Begründung
05.06.1998

GLIEDERUNG

1. GELTUNGSBEREICH
2. GRÜNDE FÜR DIE PLANAUFSTELLUNG (STÄDTEBAULICHE ZIELE)
3. ABLEITUNG AUS ÜBERGEORDNETEN PLANUNGEN
4. VORHANDENE BEBAUUNGSPLÄNE
5. BESTANDSBESCHREIBUNG FÜR DAS PLANGEBIET
6. PLANINHALT / FESTSETZUNG DES BEBAUUNGSPLANS
 - 6.1. ART UND MAß DER BAULICHEN NUTZUNG
 - 6.2. ERSCHLIEßUNG
 - 6.3. FREIRAUM / GRÜNORDNUNG / LANDESPFLEGE
 - 6.4. ALTLASTEN
7. ERGEBNIS DER BETEILIGUNG VON TRÄGERN ÖFFENTLICHER BELANGE UND DER BÜRGER
8. ABWÄGUNG
9. ABWÄGUNGSERGEBNIS
10. AUFSTELLUNGSVERFAHREN / ABLAUF
11. FOLGEMAßNAHMEN (Z.B. BODENORDNUNG)
12. KOSTEN

1. GELTUNGSBEREICH

Der Geltungsbereich wird wie folgt begrenzt:

- Im Norden: beginnen am südlichen Waldrand an der Westseite der Burgallee (Ausgangspunkt), nach Osten entlang des südlichen Waldrandes (Gemarkung Kesselstadt, Flur 3, Flurstück 64/5), entlang einer Verlängerung der Waldrandlinie bis zu einer gedachten Parallellinie südlich der Eisenbahn bis zum Schnittpunkt dieser Linie mit der östlichen Flurstücksgrenze des Flurstücks 5/7 der Flur 3
- Im Osten: durch die westliche Begrenzung der Parzelle der Kastanienallee
- Im Süden: durch die Nordseite der Frankfurter Landstraße bis zur Kreuzung mit der Burgallee
- Im Westen: durch die Ostseite der Burgallee, zurück zum Ausgangspunkt.

2. GRÜNDE FÜR DIE PLANAUFSTELLUNG

Dieser Bebauungsplan dient dem Ziel, die vorhandenen Gärten und den vorhandenen Sportplatz planungsrechtlich zu sichern.

3. ABLEITUNG AUS ÜBERGEORDNETEN PLANUNGEN

Im Regionalen Raumordnungsprogramm Südhessen ist der Bereich als „Gebiet für Landschaftsnutzung und -pflege“ und als „Bereich für die Grundwassersicherung“ dargestellt.

Im Flächennutzungsplan der Stadt Hanau ist der Geltungsbereich des Bebauungsplanes als „Grünfläche - Kleingärten“ dargestellt.

Zur Zeit laufen die Vorbereitungen für die Planfeststellungsverfahren der Nordmainische S-Bahn und der Unterführung der Frankfurter Landstraße. Diese wurden bei der Festlegung des Geltungsbereiches soweit möglich berücksichtigt.

4. VORHANDENE BEBAUUNGSPLÄNE

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes liegt innerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes Nr. 59 „Zwischen Burgallee und Kinzig“ mit dem Aufstellungsbeschuß vom 15.3.1982. Dieser Bebauungsplan wird nicht weiter verfolgt. Im Südwesten grenzt der vorliegende Bebauungsplan an den seit 1.10.1992 rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 59.1 Baumweg und im Osten an den rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 33 „Straßenüberführung Kastanienallee“.

5. BESTANDSBESCHREIBUNG FÜR DAS PLANGEBIET

Das Plangebiet besteht aus drei Teilbereichen mit verschiedenen Charakteren. Der Teilbereich im Westen, der als „Beamtenärten“ bekannt ist, besteht aus sehr großen Gartenparzellen mit sehr hoher Durchgrünung und Obstgartenanteilen. Der Sportplatz verfügt über zwei Spielfelder, ein Vereinsheim mit Anschluß an das Strom-, Wasser- und Abwassernetz sowie Nebenanlagen und Stellplätzen. Die nördlich und südlich an die Sportanlage angrenzenden Gebiete, für die aufgrund von geplanten Verkehrswegen Planungsunsicherheiten bestehen, wurden parzellenweise als Grabeland verpachtet. Die aktuelle Nutzung entspricht jedoch nicht diesen Vorgaben, vielmehr haben sich dort Freizeitärten entwickelt und Stellplätze wurden angelegt.

6. PLANINHALT / FESTSETZUNG DES BEBAUUNGSPLANS

Zielsetzung des Bebauungsplanes ist die planungsrechtliche Sicherung der vorhandenen Gärten als „Freizeitärten“ und des Sportplatzes als „Sportanlage“. Zu beachten ist die Lage in den Wasserschutzzone II und IIIA des Wasserwerkes III Hanau - Wilhelmsbad.

6.1. ART UND MAß DER BAULICHEN NUTZUNG

Einerseits soll der hohe ökologische Wert der „Beamtenärten“, der seine Grundlage auf den sehr großen Gartenparzellen hat, soweit möglich erhalten bleiben, andererseits ist der hohen Nachfrage aus der Bevölkerung an Gartenparzellen Rechnung zu tragen. Ein Kompromiß wird dahingehend geschaffen, daß die Freizeitärten in zwei Teilbereiche unterschieden werden. Im Teilbereich 1 sind analog zu dem Bundeskleingartengesetz Lauben bis zu maximal 24 m² Grundfläche inklusive überdachtem Freisitz sowie ein Stellplatz (abgesehen von dem Teilgebiet in Wasserschutzzone II) zulässig, soweit eine Mindestflurstücksgröße von 600 m² gegeben ist. Dies heißt

aufgrund der Flurstücksgrößen zwischen 600 und etwas über 1000 m², daß eine Teilung der Grundstücke nicht mit der gewünschten Nutzung vereinbar ist.

Im Teilbereich 2 gilt für Gartenparzellen über 300 m² ebenfalls die Zulässigkeit einer Laube von 24 m² Grundfläche, bei Gärten unter 300 m² sind nur Geräteschuppen zulässig bis höchstens 12 m² Grundfläche.

Da die Festsetzung einer Mindestgröße der Gartenparzellen nicht möglich ist, soll über die zulässige Bebauung der Bestand im Teilbereich 1 im derzeitigen Zustand gesichert, im Teilbereich 2 eine Verdichtung und die Neuschaffung von Gärten ermöglicht werden. Es darf nur in eingeschossiger und einfacher Bauweise gebaut werden.

Für den Teilbereich der Sportanlage wird das vorhandene Vereinsheim mit seinen Nebenanlagen im wesentlichen in seiner derzeitigen Gestalt festgeschrieben.

6.2. ERSCHLIEßUNG

Das Plangebiet ist über die Frankfurter Landstraße, die Burgallee und die Fuß- und Radwegeverbindung entlang der Bahnlinie verkehrsmäßig erschlossen. Das Vereinsheim des Sportvereines ist an das Strom-, Wasser- und Abwassernetz angeschlossen.

Die vorhandenen Wege der inneren Erschließung des Gebietes sollen nur den Anliegern frei sein.

Für die Gärten nördlich und südlich des Sportvereines sind bereits Gemeinschaftsstellplatzanlagen angelegt, auf dem Gelände des Sportvereines sind ebenfalls genügend Stellplätze vorhanden, jedoch sind diese noch gemäß der Stellplatzverordnung der Stadt Hanau mit Baumpflanzungen zu versehen.

Im Teilbereich der Beamtengärten ist, soweit die Gärten eine ausreichende Größe aufweisen, je 1 Stellplatz auf dem Gartengelände zulässig. Entlang der vorhandenen Wege sind ausreichend Parkiermöglichkeiten für die Freizeitgärtner vorhanden. Die Ausstattung der Gartenlauben mit Strom-, Wasser-, Abwasser- und Telefonanschluß ist nicht zulässig.

Die Abwasserableitung hat in eine zentrale sowie geschlossene, auf Dichtheit geprüfte Grube, zu erfolgen.

6.3. FREIRAUM / GRÜNORDNUNG / LANDESPFLEGE

Ein sparsamer Umgang mit Grundwasser soll über die Verwendung von Dachflächenwasser zum Gießen gewährleistet werden. Versickern von Dachflächenwasser und die Herstellung wasserdurchlässiger Wegeoberflächen unterstützen die Grundwasserneubildung.

Die mögliche Dachbegrünung der Gartenlauben und die Fassadenbegrünung des Vereinsheimes wirken positiv auf das Kleinklima und den Lebensraum von Tieren. Dadurch, daß für die Zäune Sockel unzulässig sind und einen Bodenmindestabstand von 10 cm aufweisen müssen, sind Wanderbewegungen von Kleinsäugetieren nicht behindert.

6.4. ALTLASTEN

Im Altlastenkataster der Stadt Hanau sind keine Verdachtsflächen auf Altlasten für das Planungsgebiet verzeichnet.

7. ERGEBNIS DER BETEILIGUNG VON TRÄGERN ÖFFENTLICHER BELANGE UND DER BÜRGER

Die vorgezogene Beteiligung der Bürger für den Bebauungsplan „Wolfsloch und Baumweg“, von dem der vorliegende Vorentwurf zum Bebauungsplan „Wolfsloch“ nur ein Teilgebiet darstellt, ergab keine Anregungen, Einwände oder Bedenken seitens der Bürger für den Teilbereich Wolfsloch.

8. ABWÄGUNG

9. ABWÄGUNGSERGEBNIS

10. AUFSTELLUNGSVERFAHREN / ABLAUF

Am 23.11.92 hat die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Hanau die Aufstellung des Bebauungsplanes „Wolfsloch und Baumweg“ beschlossen. Aus diesem heraus wurde der Teilbereich „Wolfsloch“ als gesondertes Bebauungsplanverfahren weiterentwickelt.

11. FOLGEMAßNAHMEN (Z.B. BODENORDNUNG)

Zur Durchführung des Bebauungsplans wird für das Plangebiet kein Umlegungsverfahren erforderlich.

12. KOSTEN

Es entstehen keine Kosten.

BEBAUUNGSPLAN NR. 59.4

„WOLFSLOCH“

TEXTFESTSETZUNGEN

5.6.1998

Festsetzungen nach dem Baugesetzbuch (BauGB) und der Baunutzungsverordnung (BauNVO)

- 1 Art und Maß der baulichen Nutzung
§ 9 (1) Nr. 1 und 2 sowie § 16 Abs. 2 Nr. 2 BauNVO
Private Grünfläche - Freizeitgärten Teilbereich 1
(1) Bei Flurstücksflächen über 600 m² ist eine Hütten von maximal 30 m² allseits umbauter und überdachter Raum bzw. max. 24 m² Grundfläche incl. überdachtem Freisitz zulässig.
(2) Eine Unterkellerung ist unzulässig.
(3) Je Flurstück ist nur eine Gerätehütte bzw. Gartenlaube zulässig
(4) Bei Flurstücken über 600 m² ist ein unbefestigter Stellplatz zulässig, nicht jedoch in der Wasserschutzzone II.

Private Grünfläche - Freizeitgärten Teilbereich 2
(1) Bei Freizeitgartenflächen ab einer Größe von 300 m² ist eine Laube in einfacher Ausführung zulässig, wenn die Größe der Grundflächen der baulichen Anlagen 24 m² einschließlich überdachtem Freisitz bzw. 30 m² allseits umbauter und überdachter Raum nicht übersteigen.
(2) Auf Freizeitgartenflächen unter 300 m² sind nur Geräteschuppen zulässig bis höchstens 12 m² Grundfläche.
(3) In jedem Freizeitgarten ist nur eine Gerätehütte bzw. Gartenlaube zulässig

Private Grünfläche - Sportanlage
Es sind ein Vereinsheim bis zu einer Größe von 350 m² Grundfläche und Nebenanlagen bis zu einer Größe von 120 m² Grundfläche zulässig.
- 2 Überbaubare Grundstücksfläche
§9 (1) Nr. BauGB in Verbindung mit §23 BauNVO
Die überbaubare Grundfläche, die in der Bebauungsplanzeichnung festgesetzt ist, darf nicht überschritten werden.
- 3 Zahl der Vollgeschosse
§9 (1) Nr. BauGB in Verbindung mit §16 BauNVO
Es darf nur in eingeschossiger Bauweise gebaut werden.
- 4 Höhenlage der baulichen Anlagen
§9 Abs. 2 BauGB
Die Oberkante des Erdgeschoßfußbodens darf im Mittel max. 0,50m über der vorhandenen Geländeoberfläche liegen.
- 5 Nebenanlagen
§ 9 (1) Nr. 4 BauGB
Neben den im Bebauungsplan als Nebenanlage dargestellten bzw. im Teilbereich Freizeitgärten 1 zulässigen Stellplätzen und den Nebengebäuden der Sportanlage sind keine weiteren Nebenanlagen zulässig.
- 6 Private Grünfläche - Freizeitgärten
§9(1)Nr. 15 in Verbindung mit §9(1)Nr.25 + §9(1)Nr.20 BauGB

1. Gerätehütten bzw. Gartenlauben sind in einfacher Bauweise einschließlich Außenwandverkleidung auszuführen. Die Dächer der Gartenlauben können begrünt werden.
2. Wohnungen, Aufenthaltsräume, Unterkellerungen sowie Feuerstätten in Gartenlauben oder Gewächshäusern sind nicht zulässig.
3. Das Abstellen von Fahrzeugen, Booten, Campingwagen und dergleichen sowie das Lagern von Baumaterialien sind unzulässig.
4. Alle Plätze und Wege sind als wassergebundene Wegedecke, Schotterrassen o.ä. herzustellen.
5. Das Dachflächenwasser ist als Gießwasser zu verwenden, darüber hinaus innerhalb der Freizeitgärten zur Versickerung zu bringen.

7

Zu erhaltende Bäume

§ 9 (1) Nr. 25 in Verbindung mit § 9 (19 Nr. 20 BauGB)

Zu erhaltender Baum, bei Abgang zu ersetzen. Mindestpflanzgröße: Hochstamm, 3 x verschult, 20/25 cm Stammumfang in 1 m Höhe, Kronenansatz nicht unter 3 m Höhe.

Je angefangene 150 m² Gartenparzelle ist mindestens ein hochstämmiger Obstbaum zu erhalten bzw. neu zu pflanzen und bei Abgang zu ersetzen, der nach seiner natürlichen Entwicklung eine Größe von mehr als 7 m Höhe und mehr als 6 m Kronendurchmesser nicht erreichen darf.

8.

Flächen und Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft

§ 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB

Die Verwendung von Düngemitteln, Schädlingsbekämpfungsmitteln und von Pflanzenbehandlungsmitteln sowie die Anlage und Benutzung von Parkplätzen sind unzulässig.

9.

Teilungsgenehmigung

§ 19 BauGB in Verbindung mit § 118 HBO

Die Teilung eines Grundstückes bedarf einer Genehmigung.

10.

Mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten zu belastende Flächen

§ 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB

Die in der Planzeichnung dargestellten Geh-, Fahr- und Leitungsrechte sind zugunsten der über diese Wege erschlossenen Flächen einzutragen.

Textliche Festsetzungen nach Landesrecht

§9 (4) BauGB in Verbindung mit §87 HBO

1

Gestaltung der Wege

Wege und sonstige zu befestigende Flächen sind so herzustellen, daß Regenwasser versickern kann. Bei Pflaster muß der Fugenanteil mind. 30 % betragen. Die Entwässerung der Flächen hat in angrenzende Vegetationsflächen zu erfolgen.

2

Einfriedungen

Es sind Einfriedungen an den Grenzen mit einer max. Höhe von 1,7m zulässig. Sockel sind unzulässig. Zäune müssen einen Bodenmindestabstand von 10cm haben.

Hinweise

1

Grundwasserentnahme

Nach §44 HWG sind Grundwasserentnahmen in geringen Mengen für Zwecke des nicht gewerbsmäßigen Gartenbaus der Unteren Wasserbehörde anzuzeigen.

2

Abwasserentsorgung

Das Vereinsheim ist an den Kanal anzuschließen.

Die Abwasserableitung hat in eine zentrale sowie geschlossene, auf Dichtheit geprüfte Gruben, zu erfolgen. Die Abwassersammelgrube ist von einem Fachbetrieb auf Dichtheit gemäß DIN 4261, Teil 1 zu überprüfen. Die entsprechenden Dichtheitsnachweise sind der Unteren Wasserbehörde vorzulegen.

Das Abwasser ist gemäß §53 Abs. 2 Hessisches Wassergesetz (HWG) dem Abwasserbeseitigungspflichtigen, hier der Stadt Hanau, zu überlassen.

Die regelmäßige Abwasserentsorgung durch die Stadt Hanau ist sicherzustellen. Die Entsorgungsbelege sind mindestens 5 Jahre aufzubewahren und auf Verlangen der Unteren Wasserbehörde vorzulegen.

Abwassersammelgruben über 5m³ Rauminhalt sind gemäß §63 Abs. 1 Nr. 6a Hessische Bauordnung (HBO) genehmigungspflichtig.

Die Einleitung oder Versickerung von Abwasser in den Untergrund oder in ein Oberflächengewässer ist ohne Vorbehandlung nicht statthaft. Die Einleitung oder Versickerung von vorbehandeltem Abwasser bedarf einer Erlaubnis gemäß §19 HWG in Verbindung mit einer Genehmigung gemäß §50 HWG durch die Untere Wasserbehörde.

3

Baumschutz

Es gilt die Verordnung zum Schutz der Bäume in der Stadt Hanau als Landschaftsbestandteil vom 21.5.1991.

4

Grundwasserschutz

Es gilt die Anordnung zum Schutze der Trinkwassergewinnungsanlage - Wasserwerk III in Hanau - V

5

Bodendenkmalpflege (HDSchG § 19ff)

Im Gelände der Gartenanlage muß mit Bodenfunden von Bodendenkmälern wie Mauern, Steinsetzungen, Bodenverfärbungen und Fundgegenstände, z.B. Scherben, Steingeräten und Skelettresten gerechnet werden. Hinsichtlich von Zufallsfunden wird auf die Bestimmungen nach §20 HDSchG, insbesondere auf die Anzeige- und Meldepflicht von Funden (Fundmeldepflicht), hingewiesen.

Diese Anzeigepflicht ist in zu erteilende Baugenehmigungen aufzunehmen und die mit den Erdarbeiten Betrauten sind entsprechend zu belehren.

Alle Eingriffe in den Boden, die über die regelmäßige gärtnerische Nutzung (ca. 30 cm Tiefe) hinausgehen, bedürfen der Genehmigung nach §21 HDSchG.

6

Schutz von Bäumen

In jeder Phase der Baudurchführung sind die zu erhaltenden Bäume von schädigenden Einflüssen zu bewahren. Die DIN 18920 ist entsprechend anzuwenden und einzuhalten.

7

Oberbodenschutz

Im gesamten Geltungsbereich ist der Oberboden entsprechend DIN 18915 zu sichern.

Eine Überdeckung des Bodens mit sterilem Erdreich ist untersagt. Abgeschobener Boden ist bis zur Wiederverwertung in Mieten von höchstens 2 m Höhe und 4 m Breite aufzusetzen. Baustelleneinrichtungs- und Lagerflächen sind während der Bauphase und danach nur auf Flächen der im Plan festgesetzten Flächen für Nebenanlagen und Verkehrsflächen zulässig (vgl. §202 BauGB).

Sachbearbeitendes Amt

Erläuterung zu TO.Punkt Nr. _____

61 - Stadtplanungsamt

der Sitzung am: _____

Vorlage an die Stadtverordnetenversammlung

Betreff: Bauleitplanung der Stadt Hanau
Bebauungsplan Nr. 59.3 „Dauerkleingartenanlage Baumweg“
hier: Entwurfs- und Offenlagebeschuß

Die Stadtverordnetenversammlung wird gebeten, folgenden Beschluß zu fassen:

Der Bebauungsplan Nr. 59.3 „Dauerkleingartenanlage Baumweg“ wird als Entwurf beschlossen.

Der Geltungsbereich wird wie folgt begrenzt:

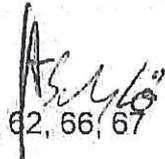
- im Norden: beginnen an der westlichen Ecke des Flurstückes 9 der Flur 7 in der Gemarkung Kesselstadt nach Nordosten. Zunächst entlang der Grenze zur Frankfurter Landstraße, dann nach Süden hin abweichend.
- im Osten weiter parallel der Flurstücksgrenze und der Bahntrasse, analog über das Flurstück 234/8 bis zu dessen südöstlicher Begrenzung
- im Südosten weiter nach Südwesten entlang der südlichen Begrenzung des Flurstückes 234/8 bis zum Baumweg und
- im Südwesten entlang der nordöstlichen Begrenzung des Baumweges bis zum Ausgangspunkt zurück.

In den Geltungsbereich fallen die Flurstücke 9 und 234/8 der Flur 7 in der Gemarkung Kesselstadt jeweils zum Teil.

2. Der Begründung incl. landschaftsplanerischen Fachplan wird zugestimmt.
3. Der Entwurf der Satzung wird für die Dauer eines Monats gemäß § 3 Abs. 2 BauGB öffentlich ausgelegt. Die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange erfolgt gem. § 4 Abs. 1 gleichzeitig mit dem Verfahren nach § 3 Abs. 2 BauGB.

Hanau, den 19.5.1998

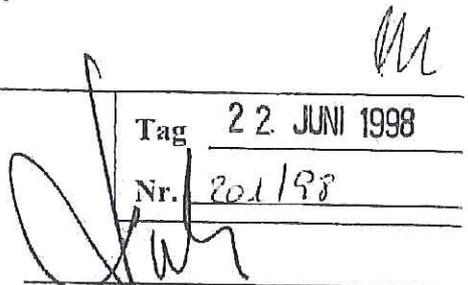

Patscha
Baudezernent

Mitzeichnung: 32,  62, 66, 67

Beschluß des Magistrats der Stadt Hanau Gemäß Vorlage beschlossen.



Oberbürgermeisterin



Protokollführer/

61				
----	--	--	--	--

Blatt:

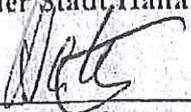
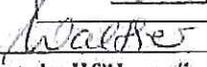
BEGRÜNDUNG:

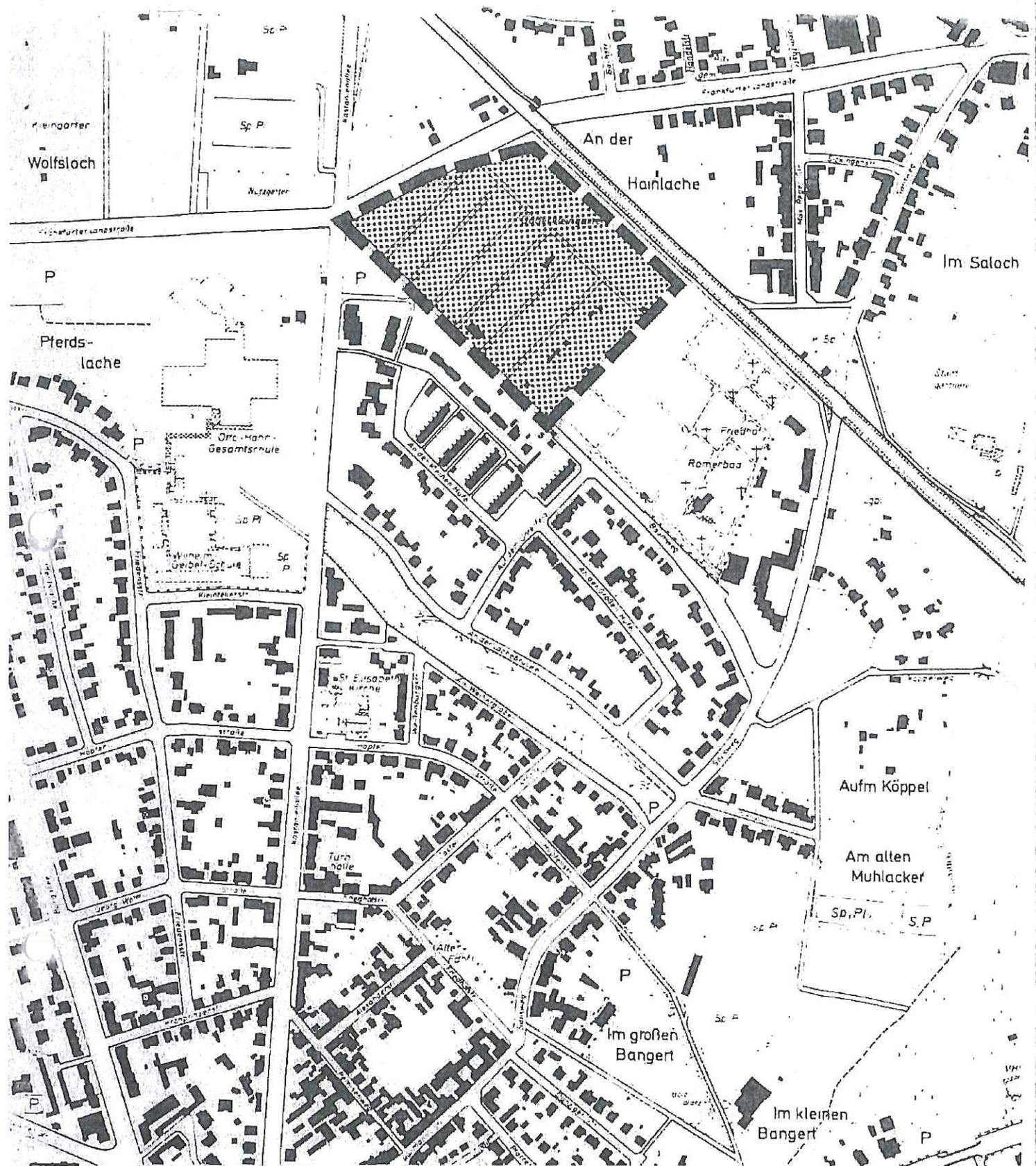
Für den Bebauungsplan Nr. 59 „Zwischen Burgallee und Kinzig“ hat die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Hanau am 15.3.1982 den Aufstellungsbeschuß gefaßt. Dieser Bebauungsplan wird nicht weiter verfolgt. Am 23.11.92 hat die Stadtverordnetenversammlung die Aufstellung des Bebauungsplanes „Wolfsloch und Baumweg“ als Ergänzung des Aufstellungsbeschlusses für den Bebauungsplan Nr. 59 „Zwischen Burgallee und Kinzig“ beschlossen. Ziel dieses Aufstellungsbeschlusses war die planungsrechtliche Sicherung des Bestandes an privaten Grünflächen, insbesondere der Dauerkleingärten und Freizeitgärten.

Die Bürger wurden nach § 3 BauGB in der Zeit vom 14.12.92 bis zum 28.12.92 beteiligt. Im Zuge der weiteren Bearbeitung wurde aus dem Geltungsbereich „Wolfsloch und Baumweg“ der Teilbereich „Dauerkleingartenanlage Baumweg“ als gesondertes Bebauungsplanverfahren weiterentwickelt. Für einen weiteren Teilbereich „Wolfsloch“ wird ebenfalls ein gesondertes Bebauungsplanverfahren durchgeführt.

Anlage:

- Bebauungsplan Nr. 59.3 „Dauerkleingartenanlage Baumweg“ mit Textfestsetzungen, Begründung und Karte je in der Fassung vom 19.5.98
- Landschaftsplanerisches Fachgutachten zum Bebauungsplan Nr. 59.3 „Dauerkleingartenanlage Baumweg“ in der Fassung vom 19.5.98

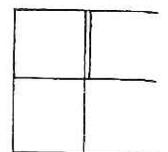
Beschuß der Stadtverordnetenversammlung der Stadt Hanau		Gemäß Vorlage des Magistrats einstimmig beschlossen.		Tag <u>06.07.1998</u>
				Nr. <u>255/98</u>
Stadtverordnetenvorsteher				 Protokollführer/in
61				Blatt:



Geltungsbereich zum Bebauungsplan Nr. 59.3
 „Dauerkleingartenanlage Baumweg“

Lage im Stadtgebiet

M 1:5000



Stadtplanungsamt Hanau

06/98

Hinweis:

In Zuge der Baumaßnahmen zur Unterführung Frankfurter Landstraße kann es dazu kommen, daß Flächen des Plangebietes für die Baustelle in Anspruch genommen werden. Dies ist im Zuge der Planfeststellung für die Unterführung zu berücksichtigen und zu regeln. Für den betroffenen Teil des Plangebietes heißt dies, daß bestehende Gartenparzellen mit ihren Hütten und den Bäumen, Sträuchern usw. für die Bauphase entfernt werden müssen. Nach der Bauphase können die Gärten dort wieder neu angelegt werden.

**Bebauungsplan Nr. 59.3
„Dauerkleingartenanlage Baumweg“**

Begründung
19.5.1998

GLIEDERUNG

1. GELTUNGSBEREICH
2. GRÜNDE FÜR DIE PLANAUFSTELLUNG (STÄDTEBAULICHE ZIELE)
3. ABLEITUNG AUS ÜBERGEORDNETEN PLANUNGEN
4. VORHANDENE BEBAUUNGSPLÄNE
5. BESTANDSBESCHREIBUNG FÜR DAS PLANGEBIET
6. PLANINHALT / FESTSETZUNG DES BEBAUUNGSPLANS
 - 6.1. ART UND MAß DER BAULICHEN NUTZUNG
 - 6.2. ERSCHLIEßUNG
 - 6.3. FREIRAUM / GRÜNORDNUNG / LANDESPFLEGE
 - 6.4. ATTLASTEN
7. ERGEBNIS DER BETEILIGUNG VON TRÄGERN ÖFFENTLICHER BELANGE UND DER BÜRGER
8. ABWÄGUNG
9. ABWÄGUNGSERGEBNIS
10. AUFSTELLUNGSVERFAHREN / ABLAUF
11. FOLGEMAßNAHMEN (Z.B. BODENORDNUNG)
12. KOSTEN

1. GELTUNGSBEREICH

Der Geltungsbereich umfaßt das Gebiet der Kleingartenanlage Baumweg und die unmittelbar daran angrenzenden Gärten.

Der Geltungsbereich wird wie folgt begrenzt:

- im Norden: beginnen an der westlichen Ecke des Flurstückes 9 der Flur 7 in der Gemarkung Kesselstadt nach Nordosten. Zunächst entlang der Grenze zur Frankfurter Landstraße, dann nach Süden hin abweichend.
- im Osten weiter parallel der Flurstücksgrenze und der Bahntrasse, analog über das Flurstück 234/8 bis zu dessen südöstlicher Begrenzung
- im Südosten weiter nach Südwesten entlang der südlichen Begrenzung des Flurstückes 234/8 bis zum Baumweg und
- im Südwesten entlang der nordöstlichen Begrenzung des Baumweges bis zum Ausgangspunkt zurück.

In den Geltungsbereich fallen die Flurstücke 9 und 234/8 der Flur 7 der Gemarkung Kesselstadt jeweils zum Teil.

2. GRÜNDE FÜR DIE PLANAUFGSTELLUNG

Dieser Bebauungsplan dient dem Ziel, vorhandene Gärten planungsrechtlich zu sichern.

Für das Plangebiet liegt bisher kein rechtskräftiger Bebauungsplan vor. Mit der Aufstellung des Bebauungsplanes soll das Plangebiet als private Grünfläche - Dauerkleingartenanlage festgesetzt werden.

3. ABLEITUNG AUS ÜBERGEORDNETEN PLANUNGEN

Im Regionalen Raumordnungsprogramm Südhessen ist die Untersuchungsfläche als Gebiet für Landschaftsnutzung und -pflege dargestellt.

Im Flächennutzungsplan der Stadt Hanau ist der Geltungsbereich des Bebauungsplanes als Grünfläche - Kleingärten dargestellt.

Zur Zeit laufen die Vorbereitungen für das Planfeststellungsverfahren Unterführung Frankfurter Landstraße. Diese wurden bei der Festlegung des Geltungsbereiches nach derzeitigem Sachstand bereits berücksichtigt.

4. VORHANDENE BEBAUUNGSPLÄNE

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes liegt innerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes Nr. 59 „Zwischen Burgallee und Kinzig“ mit dem Aufstellungsbeschluß vom 15.3.1982. Dieser Bebauungsplan wird nicht weiter verfolgt. Im Südwesten grenzt der vorliegende Bebauungsplan an den seit 1.10.1992 rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 59.1 Baumweg.

5. BESTANDSBESCHREIBUNG FÜR DAS PLANGEBIET

Das Plangebiet besteht im Kern aus einer geordneten, vereinsgebundenen Gartenanlage. Für diesen Teilbereich besteht ein Vereinsheim mit Anschluß an das Strom-, Wasser- und Abwassernetz. In den unmittelbar angrenzenden Gebieten, für die aufgrund von geplanten Verkehrswegen Planungsunsicherheiten bestanden, wurden Parzellen als Grabeland verpachtet. Die aktuelle Nutzung entspricht jedoch nicht diesen Vorgaben, vielmehr haben sich dort Freizeitgärten entwickelt.

6. PLANINHALT / FESTSETZUNG DES BEBAUUNGSPLANS

Zielsetzung des Bebauungsplanes ist die planungsrechtliche Sicherung der vorhandenen Gärten als Dauerkleingartenanlage. Hierbei sind die Vorgaben des Bundeskleingartengesetzes zu beachten und die Lage in der Wasserschutzzone IIIA des Wasserwerkes III Hanau - Wilhelmsbad.

6.1. ART UND MAß DER BAULICHEN NUTZUNG

Mit der Ausweisung einer Dauerkleingartenanlage sind die Vorschriften des Bundeskleingartengesetzes zu beachten. Das maximale Maß der baulichen Nutzung für die Lauben der Dauerkleingartenanlage beträgt 24 m² Grundfläche inklusive überdachtetem Freisitz je Kleingartenparzelle. Es darf nur in eingeschossiger und einfacher Bauweise gebaut werden. Das vorhandene Vereinsheim wird im wesentlichen in seiner derzeitigen Gestalt festgeschrieben.

6.2. ERSCHLIEßUNG

Das Plangebiet ist über den Baumweg, die Frankfurter Landstraße und die Fuß- und Radwegeverbindung entlang der Bahnlinie verkehrsmäßig erschlossen. Das Vereinsheim ist an das Strom-, Wasser- und Abwassernetz angeschlossen.

Im Zuge des Bauleitplanverfahrens für den Bebauungsplan 50.1 Baumweg wurden bereits Stellplätze für die Kleingärtner mit berücksichtigt.

6.3. FREIRAUM / GRÜNORDNUNG / LANDESPFLEGE

Das gesamte Gebiet ist im Sinne einer Dauerkleingartenanlage zu entwickeln. Die Gesamtanlage ist in das Landschaftsbild einzufügen und daher mit einer standortgerechten und einheimischen Hecke einzugrünen. Hierzu wird eine Liste geeigneter Gehölze aufgenommen: Bluthartriegel, Feldahorn, Wasserschneeball, gem. Schneeball, Kornelkirsche, Pfaffenhütchen, Schlehe, Liguster, Hundsrose, Weißdorn, Hasel, Efeu, Bibernelle, Rose, Buschrose, Heckenkirsche, Waldrebe, Faulbaum, Kreuzdorn.

Ein sparsamer Umgang mit Grundwasser soll über die Verwendung von Dachflächenwasser zum Gießen gewährleistet werden. Versickern von Dachflächenwasser und die Herstellung wasserdurchlässiger Wegeoberflächen unterstützen die Grundwasserneubildung.

Die mögliche Dachbegrünung der Gartenlauben und die Fassadenbegrünung des Vereinsheimes wirken positiv auf das Kleinklima und den Lebensraum von Tieren. Dadurch, daß für die Zäune Sockel unzulässig sind und einen Bodenmindestabstand von 10 cm aufweisen müssen, sind Wanderbewegungen von Kleinsäugetieren nicht behindert.

6.4. ALLLASTEN

Im Altlastenkataster der Stadt Hanau sind keine Verdachtsflächen auf Altlasten für das Planungsgebiet verzeichnet.

7. ERGEBNIS DER BETEILIGUNG VON TRÄGERN ÖFFENTLICHER BELANGE UND DER BÜRGER

Die vorgezogene Beteiligung der Bürger für den Bebauungsplan „Wolfsloch und Baumweg“, von dem der vorliegende Vorentwurf zum Bebauungsplan „Dauerkleingartenanlage Baumweg“ nur einen Teilbereich darstellt, ergab keine Anregungen, Einwände oder Bedenken seitens der Bürger für den Teilbereich „Dauerkleingartenanlage Baumweg“.

8. ABWÄGUNG

9. ABWÄGUNGSERGEBNIS

10. AUFSTELLUNGSVERFAHREN / ABLAUF

Am 23.11.92 hat die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Hanau die Aufstellung des Bebauungsplanes „Wolfsloch und Baumweg“ beschlossen. Aus diesem heraus wurde der Teilbereich „Dauerkleingartenanlage Baumweg“ als gesondertes Bebauungsplanverfahren weiterentwickelt.

11. FOLGEMAßNAHMEN (Z.B. BODENORDNUNG)

Zur Durchführung des Bebauungsplans wird für das Plangebiet kein Umlegungsverfahren erforderlich. Das Bebauungsplangebiet befindet sich im Eigentum der Stadt Hanau. Es bestehen Pachtverträge mit dem Kleingartenverein und mit Einzelpächtern.

Die nötige Umstrukturierung kann durch Zusammenlegung von Gärten und Änderung des Parzellenzuschnittes im Zuge von Neuverpachtungen durch den Kleingartenverein langfristig umgesetzt werden.

12. KOSTEN

Es entstehen keine Kosten.

BEBAUUNGSPLAN MIT INTERGRIERTEM LANDSCHAFTSPLAN NR.59.3
„DAUERKLEINGARTENANLAGE BAUMWEG“

TEXTLICHE FESTSETZUNGEN
19.5.1998.

1.0 Allgemeines

1.1 Textliche Festsetzungen

Die textlichen Festsetzungen sind Bestandteil des Bebauungsplanes.
Der Geltungsbereich der textlichen Festsetzungen ist durch den zeichnerisch festgesetzten Geltungsbereich des Bebauungsplans festgelegt
Die planungsrechtlichen Festsetzungen dieses Bebauungsplanes ersetzen nicht die allgemein gültigen baurechtlichen Bestimmungen, Normen und sonstigen Vorschriften und Satzungen.

2.0 Textliche Festsetzungen nach Bundesrecht

Festsetzungen nach dem Baugesetzbuch (BauGB) und der Baunutzungsverordnung (BauNVO)

2.1 Maß der baulichen Nutzung

§9 (1) Nr.2 BauGB in Verbindung mit §21 BauNVO

Das maximale Maß der baulichen Nutzung für die Hütten der Dauerkleingartenanlage beträgt 24 m² Grundfläche inklusive überdachtem Freisitz je Kleingartenparzelle.

2.2 Überbaubare Grundstücksfläche für Gemeinschaftshaus

§9 (1) Nr.2 BauGB in Verbindung mit §23 BauNVO

Die überbaubare Grundfläche, die in der Bebauungsplanzeichnung festgesetzt ist, darf nicht überschritten werden.

2.3 Zahl der Vollgeschosse

§9 (1) Nr.1 BauGB in Verbindung mit §16 BauNVO

Es darf nur in eingeschossiger Bauweise gebaut werden.

2.4 Höhenlage der baulichen Anlagen

§9 Abs. 2 BauGB

Die Oberkante des Erdgeschoßfußbodens darf im Mittel max. 0,50m über der vorhandenen Geländeoberfläche liegen.

2.5 Gemeinschaftsanlage

§9(1)Nr. 22 BauGB

Die Fläche dient dem Kleingärtnerverein für ein Gemeinschaftshaus.

2.6 Private Grünfläche - Dauerkleingartenanlage

§9(1)Nr. 15 in Verbindung mit §9(1)Nr.25 + §9(1)Nr.20 BauGB

1. Die überbaute Fläche eines Kleingartens mit Gartenlaube einschl. offener Überdachung (Freisitz) sowie Gewächshaus darf 24m² nicht überschreiten.
2. In jedem Kleingarten ist nur eine Gartenlaube zulässig.
3. Gartenlauben sind in einfacher Bauweise einschließlich Außenwandverkleidung auszuführen. Die Dächer der Gartenlauben können begrünt werden.
4. Wohnungen, Aufenthaltsräume, Unterkellerungen sowie Feuerstätten in Gartenlauben oder Gewächshäusern sind nicht zulässig.
5. Wohnungen sind in den Baulichkeiten, die der Kleingartenanlage dienen, unzulässig.
6. Das Abstellen von Fahrzeugen, Booten, Campingwagen und dergleichen sowie das Lagern von Baumaterialien sind unzulässig.
7. Alle Plätze und Wege sind als wassergebundene Wegedecke, Schotterrassen o.ä. herzustellen.
8. Das Dachflächenwasser ist als Gießwasser zu verwenden, darüber hinaus innerhalb der Kleingartenanlage zur Versickerung zu bringen.
9. Die Gesamtanlage ist an ihren äußeren Begrenzung durch eine standortgerechte einheimische Hecke einzugrünen. Es sind Gehölze der folgenden Liste zu verwenden und dauerhaft zu unterhalten: Bluthartriegel, Feldahorn, Wasserschneeball, Gem. Schneeball, Kornelkir-

- sche, Pfaffenhütchen, Schlehe, Liguster, Hundsröse, Weißdorn, Hasel, Efeu, Bibernell-Rose, Buschrose, Heckenkirsche, Waldrebe, Faulbaum, Kreuzdorn.
10. Sichtschutzeinrichtungen sind - außer durch Hecken und sonstige Pflanzungen - unzulässig.
11. Die Fassadenflächen am Gemeinschaftshaus sind zu mind. 25% zu begrünen.

3.0 **Textliche Festsetzungen nach Landesrecht**
§9 (4) BauGB in Verbindung mit §87 HBO

3.1 Gestaltung der Wege

Wege und sonstige zu befestigende Flächen sind so herzustellen, daß Regenwasser versickern kann. Bei Pflaster muß der Fugenanteil mind.

30 % betragen. Die Entwässerung der Flächen hat in angrenzende Vegetationsflächen zu erfolgen. 2

Es sind Einfriedungen an den Grenzen der Anlage mit einer max. Höhe von 1,7m zulässig. Diese Einfriedung ist nur zulässig als Hecke aus Laubgehölzen oder als berankte oder in Hecken integrierter Zäune. Dieser Zaun ist einzugrünen mit den folgend genannten Gehölzen: Bluthartriegel, Feldahorn, Wasserschneeball, Gem. Schneeball, Kornelkirsche, Pfaffenhütchen, Schlehe, Liguster, Hundsröse, Weißdorn, Hasel, Efeu, Bibernell-Rose, Buschrose, Heckenkirsche, Waldrebe, Faulbaum, Kreuzdorn. Sockel sind unzulässig. Zäune müssen einen Bodenmindestabstand von 10cm haben.

4.0 **Hinweise**

4.1 Grundwasserentnahme

Nach §44 HWG sind Grundwasserentnahmen in geringen Mengen für Zwecke des nicht gewerbsmäßigen Gartenbaus der Unteren Wasserbehörde anzuzeigen.

4.2 Abwasserentsorgung

Das Vereinsheim ist über eine Druckleitung an den Kanal angeschlossen.

Die Einleitung oder Versickerung von Abwasser in den Untergrund oder in ein Oberflächengewässer ist ohne Vorbehandlung nicht statthaft. Die Einleitung oder Versickerung von vorbehandeltem Abwasser bedarf einer Erlaubnis gemäß §19 HWG in Verbindung mit einer Genehmigung gemäß §50 HWG durch die Untere Wasserbehörde.

4.3 Baumschutz

Es gilt die Verordnung zum Schutz der Bäume in der Stadt Hanau als Landschaftsbestandteil vom 21.5.1991.

4.4 Grundwasserschutz

Es gilt die Anordnung zum Schutze der Trinkwassergewinnungsanlage - Wasserwerk III in Hanau - Wilhelmsbad - der Stadt Hanau vom 13. Januar 1970

4.5 Bodendenkmalpflege (HDSchG §19ff)

Im Gelände der Gartenanlage muß mit Bodenfunden von Bodendenkmälern wie Mauern, Steinsetzungen Bodenverfärbungen und Fundgegenstände, z.B. Scherben, Steingeräten und Skelettresten gerechnet werden. Hinsichtlich von Zufallsfunden wird auf die Bestimmungen nach §20 HDSchG, insbesondere auf die Anzeige- und Meldepflicht von Funden (Fundmeldepflicht), hingewiesen. Diese Anzeigepflicht ist in zu erteilende Baugenehmigungen aufzunehmen und die mit den Erdarbeiten Betrauten sind entsprechend zu belehren.

Alle Eingriffe in den Boden, die über die regelmäßige gärtnerische Nutzung (ca. 30cm Tiefe) hinausgehen, bedürfen der Genehmigung nach §21 HDSchG.

4.6 Schutz von Bäumen

In jeder Phase der Baudurchführung sind die zu erhaltenden Bäume von schädigenden Einflüssen zu bewahren. Die DIN 18920 ist entsprechend anzuwenden und einzuhalten.

4.7 Oberbodenschutz

Im gesamten Geltungsbereich ist der Oberboden entsprechend DIN 18915 zu sichern. Eine Überdeckung des Bodens mit sterilem Erdreich ist untersagt. Abgeschobener Boden ist bis zur Wiederverwertung in Mieten von höchstens 2m Höhe und 4m Breite aufzusetzen. Baustelleneinrichtungs-

und Lagerflächen sind während der Bauphase und danach nur auf Flächen der im Plan festgesetzten Flächen für Nebenanlagen und Verkehrsflächen zulässig (vgl. §202 BauGB).

Sachbearbeitendes Amt
61 - Stadtplanungsamt

Di / lie
B6.2.
Erläuterung zu TO.-Punkt Nr.: 10/
der Sitzung am: 01.07.96

Vorlage an die Stadtverordnetenversammlung

Betreff: BAULEITPLANUNG DER STADT HANAU
- Aufstellung eines Bebauungsplanes für das Plangebiet 'Am Milchweg'

Die Stadtverordnetenversammlung wird gebeten, folgenden Beschluß zu fassen:

1. Für das Plangebiet "Am Milchweg" wird die Änderung des Flächennutzungsplanes und des dazugehörigen Landschaftsplanes erforderlich.
Der Änderungsbereich ist in der Anlage dargestellt.

Die Änderung wird bezeichnet:

47. Änderung des Flächennutzungsplanes und des Flächennutzungsplanes - Teilbereich Landschaftsplan - für den Bereich "Am Milchweg".

2. Für das Plangebiet 'Am Milchweg' wird ein Bebauungsplan aufgestellt. Dieser Bebauungsplan dient dem Ziel, vorhandene Gärten planungsrechtlich zu sichern.
Der Bebauungsplan wird bezeichnet: Bebauungsplan Nr. 97 'Am Milchweg'

Der Geltungsbereich wird wie folgt begrenzt:

IM NORDEN beginnend am nordöstlichen Punkt der Parzelle 77 der Flur 22 nach Osten entlang der Begrenzung der Parzelle 77.
IM OSTEN weiter entlang der Parzelle 77 nach Süden, und entlang der östlichen Begrenzungen der Parzellen 73, 324/14, 325/14, 116/21, 117/21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 327/28, 329/29, 29/4, 29/3, 29/1 und 221/30.
IM SÜDEN weiter entlang der Südgrenze der Parzelle 221/30.
IM WESTEN weiter in nördlicher Richtung entlang der Westbegrenzungen der Parzellen 221/30, 29/1, 29/3, 29/4, 329/29, 327/28, 27 und 26. Von hier westlich zum Nordostpunkt der Parzelle 2/71 (Kleiststr.), dann weiter westlich und nördlich entlang der Begrenzung der Parzelle 2/142 bis zur Parzelle 2/84. Hier wieder westlich und nördlich der Parzelle 2/84 und dann weiter nach Norden entlang der Parzellengrenze 2/83. Vom nordwestlichen Eckpunkt der Parzelle 2/83 12 m südöstlich entlang der nördlichen Parzellengrenze und dann nördlich in der gedachten

- Fortsetzung des Beschlusses -

Hanau, den 14.05.1996

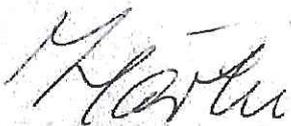
Mitzeichnung: 60, 63, 32

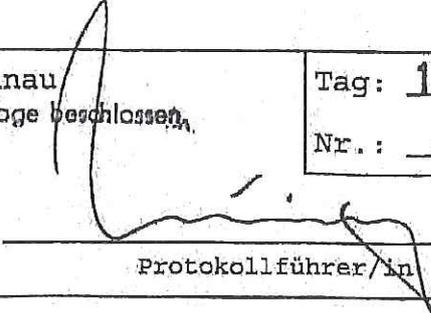

Patscha
Baudezernent

Beschluß des Magistrats der Stadt Hanau
Gemäß Vorlage beschlossen

Tag: 17. JUNI 1996

Nr.: 1577/96


Oberbürgermeisterin


Protokollführer/in

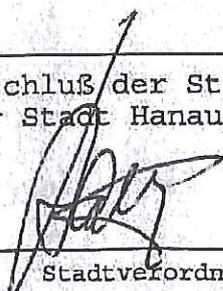
- Fortsetzung des Beschlusses -

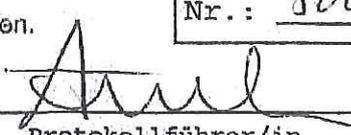
Verlängerung der westlichen Parzellenbegrenzung der Parzelle 3/5 über die Parzellen 386/2 und 3/15 bis zur südlichen Begrenzung der Parzelle 3/5. Hier entlang der Südgrenze nach Osten, nach Süden und weitere 10 m nach Osten. Weiter in gedachter Verlängerung der westlichen Begrenzung der Parzelle 268/3 nach Norden. Nach Norden entlang der westlichen Grenzen der Parzellen 268/3 und 270/3 bis zum Nordwestpunkt der Parzelle 270/3. Von hier ostwärts entlang der Nordbegrenzung der Parzellen 270/3 und 266/2 und weiter an der Westbegrenzung der Parzelle 3/10 bis zur gedachten Verlängerung der Nordbegrenzung dieser Parzelle. Entlang dieser gedachten verlängerten Nordbegrenzung über die Parzellen 3/10 und 9/1 bis zur Grenze der Parzelle 77. Von hier nordwärts bis zum Ausgangspunkt.

3. Die Bürger werden nach § 3 BauGB beteiligt, indem die Pläne über einen Zeitraum von 2 Wochen beim Stadtplanungsamt öffentlich ausgelegt und erläutert werden. Dabei ist allgemein Gelegenheit zur Äußerung und Erörterung zu geben.

Beschluß der Stadtverordnetenversammlung
der Stadt Hanau Gemäß Vorlage des Magistrats einstimmig
bei1.... Enthaltungen beschloßen.

Tag: 01.07.96
Nr.: 800/96


Stadtverordnetenvorsteher

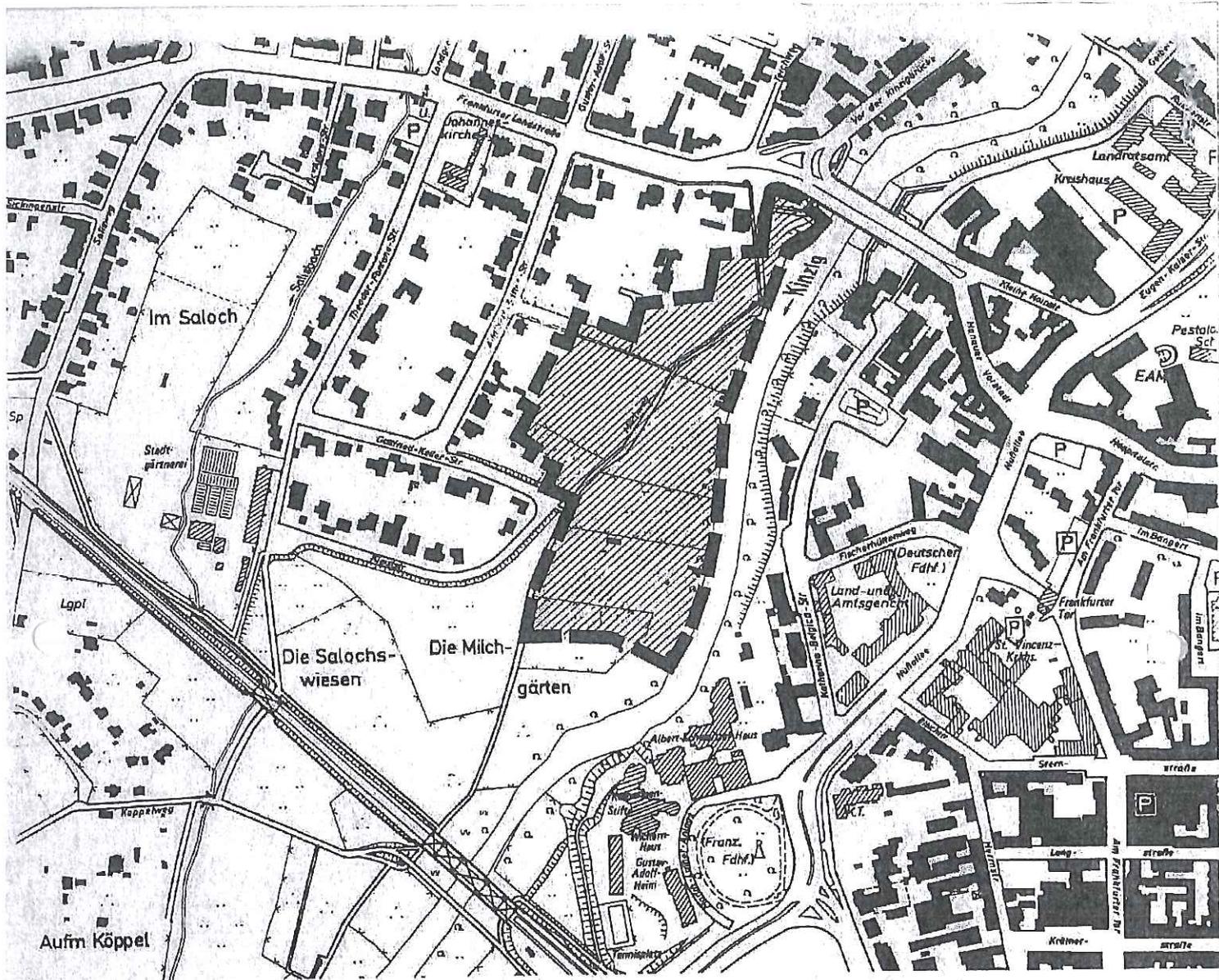

Protokollführer/in

61				
----	--	--	--	--

Begründung:

1. Die planlose Erstellung illegaler Kleinbauten im Außenbereich bewirkte in den vergangenen Jahrzehnten eine Beeinträchtigung der Landschaft, deren Zersiedelung und Einschränkung der freien Zugänglichkeit durch die Allgemeinheit. Mit dem Gesetz vom 04.04.1990 zur Änderung des Hess. Naturschutzgesetzes und des gemeinsamen Erlasses der Ministerien des Innern sowie für Landwirtschaft, Forsten und Naturschutz vom 25.05.1990 wurden für den Umgang mit den illegalen Kleinbauten im Außenbereich klare Zielbeschreibungen vorgegeben.
Auf der Grundlage der Arbeitsergebnisse einer Projektgruppe der Stadt Hanau wurden im November 1992 für einige Freizeitgartengebiete Aufstellungsbeschlüsse für Bebauungspläne durch die Stadtverordnetenversammlung gefaßt. Entgegen den Empfehlungen der Projektgruppe hat die Stadtverordnetenversammlung am 29. April 1996 den Magistrat aufgefordert, für das Plangebiet 'Am Milchweg' einen Beschluß zur Aufstellung eines Bebauungsplanes vorzulegen.

2. Der Bebauungsplan 'Am Milchweg' umfaßt den nördlichen Bereich der Milchgärten. Die zu legalisierenden Kleinbauten im südlichen Bereich der Milchgärten liegen im Geltungsbereich des in Aufstellung befindlichen Bebauungsplanes Nr. 59 und werden im Zuge dieses Verfahrens planungsrechtlich gesichert. Ziel des Bebauungsplans ist es, neben der Sicherung der illegalen Kleinbauten im Rahmen des Erlasses über illegale Kleinbauten im Außenbereich auch das Maß der baulichen Nutzung für die Freizeitgärten zu regeln und eine geordnete städtebauliche Entwicklung im Bereich der Milchgärten unter Beachtung weiterer Nutzungsansprüche gewährleisten.



Übersichtsplan zur Flächennutzungsplanänderung
und zum Bebauungsplan

„Am Milchweg“
B-Plan Nr. 97

M 1:5000

Sachbearbeitendes Amt
61 - Stadtplanungsamt

Di/lie B6.2.
Erläuterung zu TO.-Punkt Nr.: 111
der Sitzung am: 01.07.96

Vorlage an die Stadtverordnetenversammlung

Betreff: BAULEITPLANUNG DER STADT HANAU
- Aufstellung eines Bebauungsplanes
für das Plangebiet 'Zwischen Salisbach und Kinzig'

Die Stadtverordnetenversammlung wird gebeten, folgenden Beschluß zu fassen:

1. Für das Plangebiet "Zwischen Salisbach und Kinzig" wird die Änderung des Flächennutzungsplanes und des dazugehörigen Landschaftsplanes erforderlich. Der Änderungsbereich ist in der Anlage dargestellt.

Die Änderung wird bezeichnet:

48. Änderung des Flächennutzungsplanes und des Flächennutzungsplanes - Teilbereich Landschaftsplan - für den Bereich "Zwischen Salisbach und Kinzig".

2. Für das Plangebiet 'Zwischen Salisbach und Kinzig' wird ein Bebauungsplan aufgestellt. Dieser Bebauungsplan dient dem Ziel, vorhandene Gärten planungsrechtlich zu sichern.

Der Bebauungsplan wird bezeichnet:

Bebauungsplan Nr. 98 'Zwischen Salisbach und Kinzig'.

Der Geltungsbereich wird wie folgt begrenzt:

IM NORDEN beginnend am nordwestlichen Eckpunkt der Parzelle 49 der Flur 6 nach Südosten entlang der nördlichen Begrenzungen der Parzellen 49, 82/30 und der Parzellen 45/3 und 47/6 der Flur 22. Weiter entlang der Begrenzung der Parzelle 47/6 nach Süden und weiter nach Osten entlang der Parzelle 50/1.

IM SÜDOSTEN von dem nordöstlichen Eckpunkt der Parzelle 50/1 nach Südwesten entlang der westlichen Begrenzungen der Parzellen 12/2 (Kinzig), sowie der Parzelle 52 der Flur 6. Von dort entlang der Parzellengrenzen 153/30, 51, 39, 102/40, 103/41, 42 und 43 der Flur 6 in südwestlicher Richtung bis zur Südspitze der Parzelle 43.

- Fortsetzung des Beschlusses -

Hanau, den 14.05.1996

Mitzeichnung: 60, 63, 32

Patscha
Patscha
Baudezernent

Beschluß des Magistrats der Stadt Hanau

Tag: 17. JUNI 1996

Gemäß Vorlage beschlossen.

Nr.: 1576/96

H. H. H.
Oberbürgermeisterin

[Signature]
Protokollführer/in

- Fortsetzung des Beschlusses -

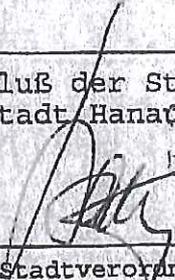
IM SÜDEN entlang der südlichen Begrenzung der Parzelle 43 der Flur 6.
IM WESTEN weiter nach Norden entlang der westlichen Begrenzungen der Parzellen 43, 42, 105/41, 100/40, 39, 97/38, 37, 81/36, 80/36 und 78/36 (alle Flur 6). Weiter nach Osten entlang der Nordbegrenzung der Parzelle 78/36 und der Südbegrenzung der Parzelle 47. In der gedachten Verlängerung dieser letztgenannten Linie über die Parzelle 57 hinweg bis zur östlichen Begrenzung der Parzelle 57. Von dort entlang der östlichen Begrenzung der Parzelle 57 der Flur 6 nach Norden bis zum Ausgangspunkt.

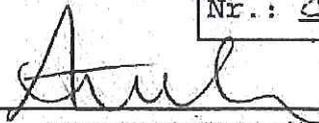
3. Die Bürger werden nach § 3 BauGB beteiligt, indem die Pläne über einen Zeitraum von 2 Wochen beim Stadtplanungsamt öffentlich ausgelegt und erläutert werden. Dabei ist allgemein Gelegenheit zur Äußerung und Erörterung zu geben.

Beschluß der Stadtverordnetenversammlung
der Stadt Hanaa vom 01.07.96 Vorlage des Magistrats einstimmig
angenommen. Enthaltungen beschlossen.

Tag: 01.07.96

Nr.: 801/96


Stadtverordnetenvorsteher


Protokollführer/in

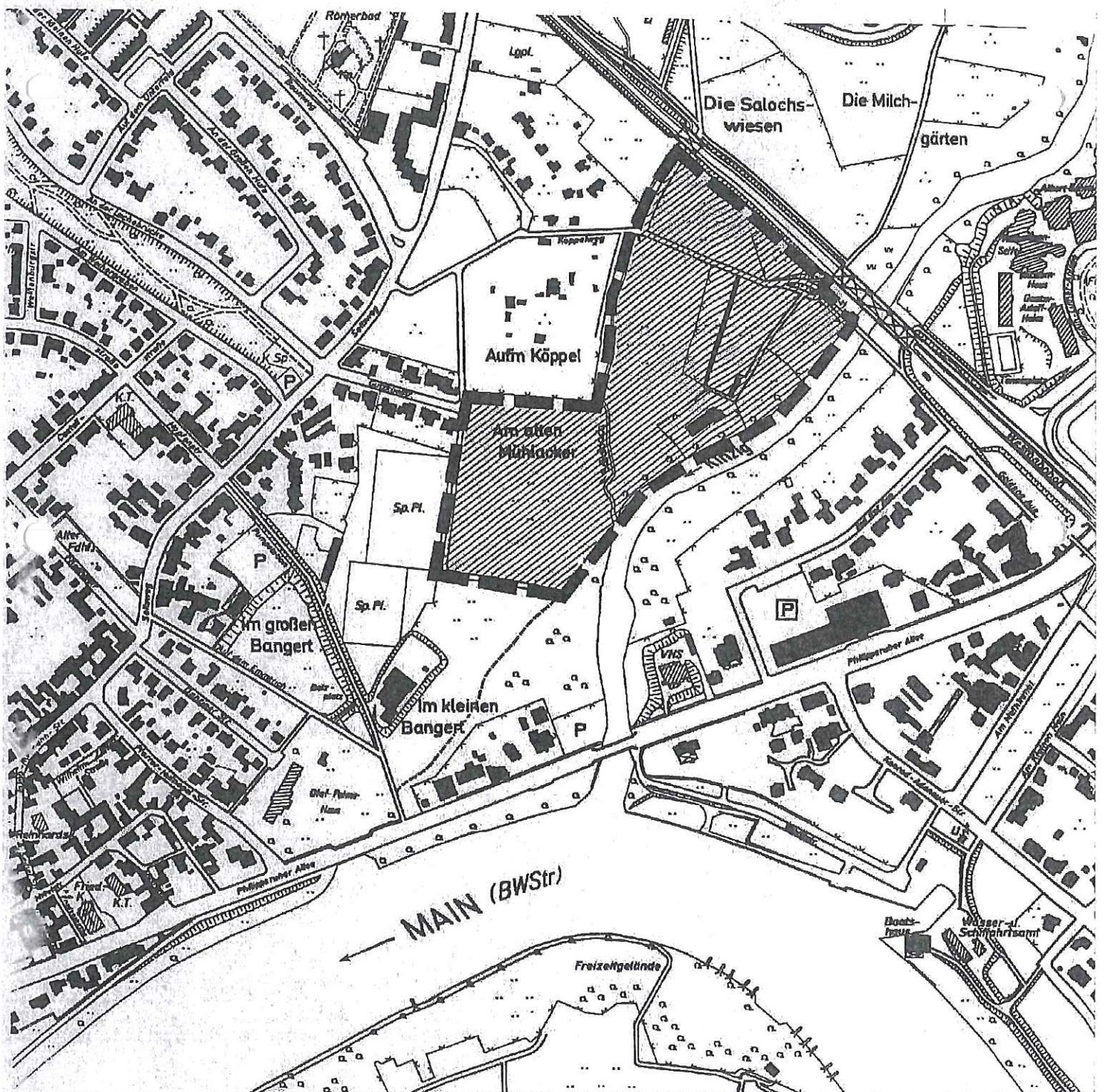
61				
----	--	--	--	--

Begründung:

1. Die planlose Erstellung illegaler Kleinbauten im Außenbereich bewirkte in den vergangenen Jahrzehnten eine Beeinträchtigung der Landschaft, deren Zersiedelung und Einschränkung der freien Zugänglichkeit durch die Allgemeinheit. Mit dem Gesetz vom 04.04.1990 zur Änderung des Hess. Naturschutzgesetzes und des gemeinsamen Erlasses der Ministerien des Innern sowie für Landwirtschaft, Forsten und Naturschutz vom 25.05.1990 wurden für den Umgang mit den illegalen Kleinbauten im Außenbereich klare Zielbeschreibungen vorgegeben.
Auf der Grundlage der Arbeitsergebnisse einer Projektgruppe der Stadt Hanau wurden im November 1992 für einige Freizeitgartengebiete Aufstellungsbeschlüsse für Bebauungspläne durch die Stadtverordnetenversammlung gefaßt. Entgegen den Empfehlungen der Projektgruppe hat die Stadtverordnetenversammlung am 29. April 1996 den Magistrat aufgefordert, für das Plangebiet 'Zwischen Salisbach und Kinzig' einen Beschluß zur Aufstellung eines Bebauungsplanes vorzulegen.
2. Der Bereich zwischen Salisbach und Kinzig sowie im Bereich der Flurbezeichnungen 'Am alten Mühlacker' und 'In der alten Mühl' wird gärtnerisch genutzt. In diesem Bereich sind Kleinbauten wie Hütten, Lauben etc. vorhanden, die derzeit planungsrechtlich nicht abgesichert sind.
Mit dem angestrebten Bebauungsplanverfahren soll eine geregelte bauliche Nutzung auf den gärtnerisch genutzten Flächen gewährleistet werden.

Übersichtsplan zur Flächennutzungsplanänderung und zum Bebauungsplan

"Zwischen Salisbach und Kinzig"
B-Plan Nr. 98 M 1:5.000



Vorlage an die Stadtverordnetenversammlung	Vorlagennummer: FB7.1/7863/2017
Sachbearbeitendes Amt: FB 7.1 Stadtplanungsamt	Verfasser: Hans-Ulrich Weicker
	Aktenzeichen:
	Datum: 01.06.2017
Folgende Ämter, Fachbereiche, Eigenbetriebe haben mitgezeichnet:	

Vorläufige Beratungsfolge:		
Status	Datum	Gremium
N	12.06.2017	Magistrat
Ö	20.06.2017	Ortsbeirat Hanau Innenstadt
Ö	21.06.2017	Ausländerbeirat
Ö	26.06.2017	Stadtverordnetenversammlung

**Bauleitplanung der Stadt Hanau - Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 40
"Willy-Brandt-Straße" im beschleunigten Verfahren gemäß § 13a BauGB -
Aufstellungsbeschluss**

Die Stadtverordnetenversammlung wird gebeten, folgenden Beschluss zu fassen:

1. Für den im Lageplan näher bestimmten Geltungsbereich an der Willy-Brandt-Straße (Anlage 1) wird das Satzungsverfahren für die Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans / Vorhaben- und Erschließungsplans

**Nr. 40
„Willy-Brandt-Straße“**

nach § 2 (1) BauGB in Verbindung mit § 12 BauGB eingeleitet.

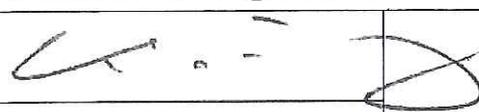
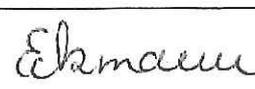
Die Einleitung des Verfahrens erfolgt auf Antrag des Vorhabenträgers, Herrn Isa Utay, Untere Stockstädter Str. 40, 63762 Großostheim (Anlage 2).

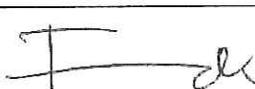
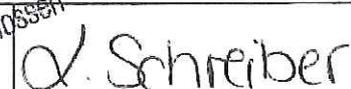
Der räumliche Geltungsbereich umfasst auf der Gemarkung Hanau, Flur 39, die Flurstücke mit der Nr. 28/4, 29/12, 29/14 sowie Teile des Flurstücks Nr. 28/5 und Flur 40 die Flurstücke Nr. 2/5 und 2/7 sowie Teile des Flurstücks Nr. 2/3. Die genaue Abgrenzung ist dem beiliegenden Lageplan (Anlage 1) zu entnehmen.

2. Der Beschluss zur Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 61.4 „Westlich der Hauptbahnhofstraße“ vom 21.09.1992 wird aufgehoben.
3. Der Beschluss zur Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 61.6 „Nürnberger Tor“ vom 21.09.1992 wird aufgehoben.
4. Der vorhabenbezogene Bebauungsplan Nr. 40 soll in seinem Geltungsbereich den Bebauungsplan Nr. 61 „Nürnberger Tor“ vom 18.05.1981 ersetzen.

5. Der vorhabenbezogene Bebauungsplan Nr. 40 wird als Bebauungsplan der Innenentwicklung gemäß § 13 a Baugesetzbuch im beschleunigten Verfahren ohne Durchführung einer Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4 Baugesetzbuch und ohne Umweltbericht nach § 2a BauGB aufgestellt.
6. Zur frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 1 BauGB werden die allgemeinen Ziele und Zwecke der Planung während eines Zeitraums von 2 Wochen öffentlich ausgelegt und erörtert.


 Kaminsky
 Oberbürgermeister 

Beschluss des Magistrats der Stadt Hanau		
 Oberbürgermeister	gemäß Vorlage beschlossen	 Protokollführung

Beschluss der Stadtverordnetenversammlung der Stadt Hanau		
 Stadtverordnetenvorsteherin	Gemäß Vorlage des Magistrats einstimmig beschlossen	 Protokollführung

Der Ausländerbeirat
hat zugestimmt

Der Ortsbeirat
hat zugestimmt

Begründung:

Auf einem derzeit als Parkplatz genutzten ca. 0,8 ha großen Gelände entlang der Willy-Brandt-Straße sollen zwei viergeschossige, neue Wohn- und Geschäftsgebäude mit Staffelgeschoss entstehen. Für die neuen Gebäude ist eine Mischnutzung mit Wohnungen und nicht wesentlich störendem Gewerbe im Erdgeschoss zur Willy-Brandt-Straße vorgesehen. Die geplante Bebauung, die durch eine Tiefgarage verbunden ist, trägt zur Fassung des Stadtraums entlang der Willy-Brandt-Straße bei und stellt einen Übergang von der gewerblichen Nutzung im Norden zu der südwestlich anschließenden Wohnbebauung dar.

Die auf dem Planungsgrundstück verlaufende Erschließung bleibt zur Sicherung der Feuerwehrezufahrt und für die bestehenden Garagen der südwestlich angrenzenden Wohnbebauung bestehen. Die notwendigen Stellplätze für die südwestlich angrenzende Wohnbebauung, die sich derzeit auf dem Planungsgrundstück befinden, sollen in die geplante Tiefgarage verlegt werden.

Zur Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für die geplante Bebauung hat Herr Isa Utay aus Großostheim in der Funktion als Vorhabenträger einen Antrag zur Einleitung eines Aufstellungsbeschlusses für einen vorhabenbezogenen Bebauungsplan gestellt.

Im Zuge des Bebauungsplanverfahrens sind u. a. folgende Themen zu klären:

Erschließung/Wegeverbindungen

In den Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans ist zur Erschließung der geplanten und bestehenden Bebauung der nordöstliche Teil des Kita-Grundstücks, Flur 39, Flurstück Nr. 28/5 sowie der nordöstliche Teil des öffentlichen Fußwegs, Flur 40, Flurstück Nr. 2/3 und das städtische Grundstück Flur 40, Flurstück Nr. 2/5 einbezogen. Außerdem soll die geplante durchgängige Tiefgarage unter diesen Grundstücken verlaufen. Die zukünftigen Eigentums- und Nutzungsrechte für diese Grundstücksteile sind noch zu definieren.

Anzahl der notwendigen neuen Stellplätze

Zusätzlich zu den über Baulast gesicherten Stellplätzen für die südwestlich angrenzende Wohnbebauung sind auf dem Planungsgrundstück die notwendigen Stellplätze für die geplante Bebauung nachzuweisen. Es ist ein Stellplatz pro Wohneinheit für die neue Bebauung vorgesehen.

Lärm

Sowohl durch den Verkehrslärm als auch durch Gewerbe im Umfeld des Grundstücks ist eine Lärmvorbelastung auf dem Grundstück vorhanden. Diesbezüglich ist möglichst zügig zur grundsätzlichen Klärung für das Projekt ein Gutachten und ein Schallschutzkonzept zu erstellen.

Seveso III

Das südliche Drittel des Grundstücks fällt in einen Seveso-Achtungsabstand. Die Seveso III-Richtlinie ist anzuwenden. Der angemessene Abstand zwischen dem Betriebsbereich und der geplanten schutzwürdigen Nutzung ist unter Berücksichtigung möglicher Maßnahmen zu prüfen.

Für das Plangebiet besteht der rechtskräftige Bebauungsplan Nr. 61 „Nürnberger Tor“ vom 18.05.1981, der dort „Gemeinbedarf – Theater, Veranstaltungsgebäude“ festsetzt. Da die ursprünglich geplante Theaternutzung dort nicht mehr weiterverfolgt wird, soll

der vorhabenbezogene Bebauungsplan Nr. 40 in seinem Geltungsbereich den Bebauungsplan Nr. 61 ersetzen.

Die Aufstellungsbeschlüsse der Bebauungspläne Nr. 61.4 „Westlich der Hauptbahnhofstraße“ vom 21.09.1992 und Nr. 61.6 „Nürnberger Tor“ vom 21.09.1992 werden aufgehoben, da sie dem Ziel der nun geplanten Bebauung zum Teil widersprechen.

Der vorhabenbezogene Bebauungsplan Nr. 40 soll als Bebauungsplan der Innenentwicklung mit einer zulässigen Grundfläche von weniger als 20.000 m² aufgestellt werden. Die Voraussetzungen für die Überplanung der Fläche im beschleunigten Verfahren gemäß § 13a BauGB sind gegeben. Eine Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4 BauGB und ein Umweltbericht nach § 2a BauGB sind im beschleunigten Verfahren nicht erforderlich.

Im Regionalen Flächennutzungsplan 2010 (RegFNP) ist das Plangebiet als Wohnbaufläche und als gemischte Baufläche dargestellt. Da die neu hinzukommende gemischte Baufläche unterhalb der Darstellungsgrenze von 0,5 ha liegt, ist der aufzustellende Baubauungsplan aus dem RegFNP entwickelt.

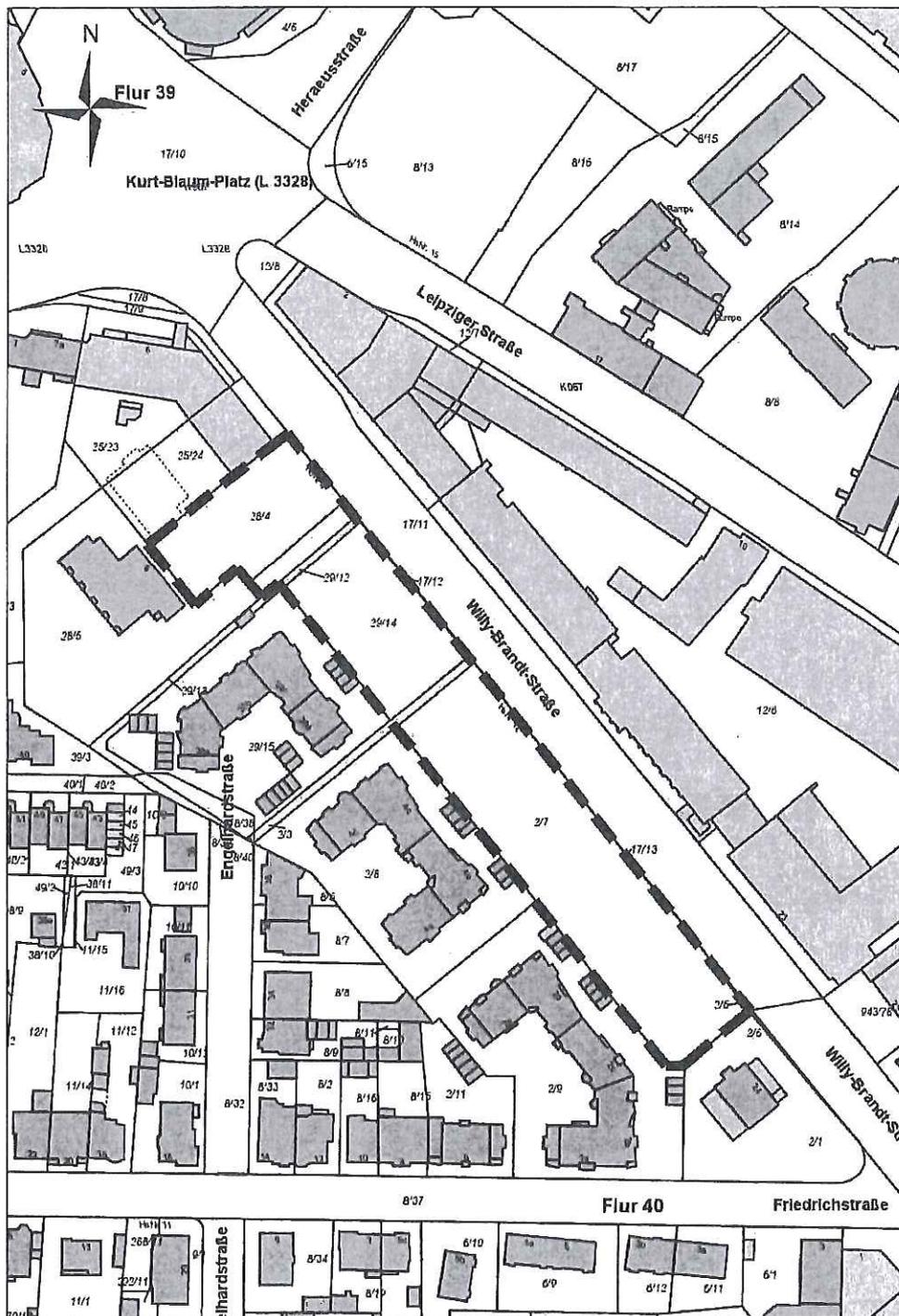
Anlage/n:

- Anlage 1: Lageplan Geltungsbereich
- Anlage 2: Antrag des Vorhabenträgers
- Anlage 3: Vorhaben

Anlage 1

Lageplan Geltungsbereich

Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 40 „Willy-Brandt-Straße“



Anlage

Antrag zur Einleitung eines Aufstellungsbeschlusses für einen vorhabenbezogenen Bebauungsplan gemäß § 12 Abs.2 BauGB in Hanau

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit beantragen wir, auf Grundlage des Baugesetzbuches, die Einleitung eines Aufstellungsbeschlusses zu einem vorhabenbezogenen Bebauungsplan für das Grundstück in Hanau, Gemarkung Hanau Flur 39 Flurstück-Nr. 28/4, 28/5 (nordöstlicher Teil zur Erschließung des Grundstücks), 29/12, 29/14 und Flur 40 Flurstück-Nr. 2/3 (nordöstlicher Teil zur Erschließung des Grundstücks), 2/5, 2/7 zur Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen (alle Grundstücke bzw. der Geltungsbereich ist nochmals zusammengefasst in der Anlage zu diesem Antrag erkennbar).

Innerhalb des Geltungsbereiches des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes und auf den o.a. Flurstücken ist beabsichtigt, ein viergeschossiges Wohn- und Geschäftshaus mit Staffelgeschoss und ein fünfgeschossiges Wohn- und Geschäftshaus mit gemeinsamer Tiefgarage im 1. UG zu errichten (in Anlehnung an die Bebauungsstudie vom 24. Mai 2017). Die Gebäude bestehen insgesamt aus fünf Baukörpern, die den Blockrand zur Willy-Brandt-Straße definieren. Die vier östlichen Baukörper sind durch zurückspringende Bauteile zu einem mäandernden Gebäude verbunden. Dadurch entstehen beruhigte Innenhöfe mit Südorientierung. Zur Willy-Brandt-Straße sind die Baukörper durch einen weiteren Innenhof strukturiert, mit dem auch die nur zur Straße orientierten Wohnungen einen geschützten Balkon erhalten. Die auf dem Grundstück befindlichen Straßen bleiben zur Sicherung des zweiten Rettungsweges und für die bestehenden Garagen der dahinter befindlichen Grundstücke bestehen. Stellplätze bzw. Anlieferung für gewerbliche Nutzung sind in der Tiefgarage und oberirdisch an den Gebäudeenden eingeplant.

Herr Isa Utay, Untere Stockstädter Str. 40, 63762 Großostheim als Vorhabenträger ist bereit

- über das Bauvorhaben und die erforderlichen Erschließungsmaßnahmen einen mit der Stadt abgestimmten Vorhaben- und Erschließungsplan auf eigene Kosten auszuarbeiten,
- den Vorhaben- und Erschließungsplan mit den berührten Trägern öffentlicher Belange abzustimmen und diesen der Stadt als Bestandteil der Satzung zur Verfügung zu stellen,
- sich zur Planung und Durchführung der Erschließungsmaßnahmen und zur Realisierung des Bauvorhabens innerhalb einer noch zu bestimmenden Frist sowie zum Tragen der Planungs- und Erschließungskosten in einem Durchführungsvertrag zu verpflichten.

Dem Antragsteller ist bekannt, dass die Stadt das Recht hat, den vorhabenbezogenen Bebauungsplan aufzuheben, wenn

- der Vorhaben- und Erschließungsplan nicht innerhalb der im Durchführungsvertrag vereinbarten Frist durchgeführt wird,
- der Träger des Bauvorhabens wechselt und die Tatsachen die Annahmen rechtfertigen, dass die Durchführung des Vorhaben- und Erschließungsplanes innerhalb der vereinbarten Frist gefährdet ist.

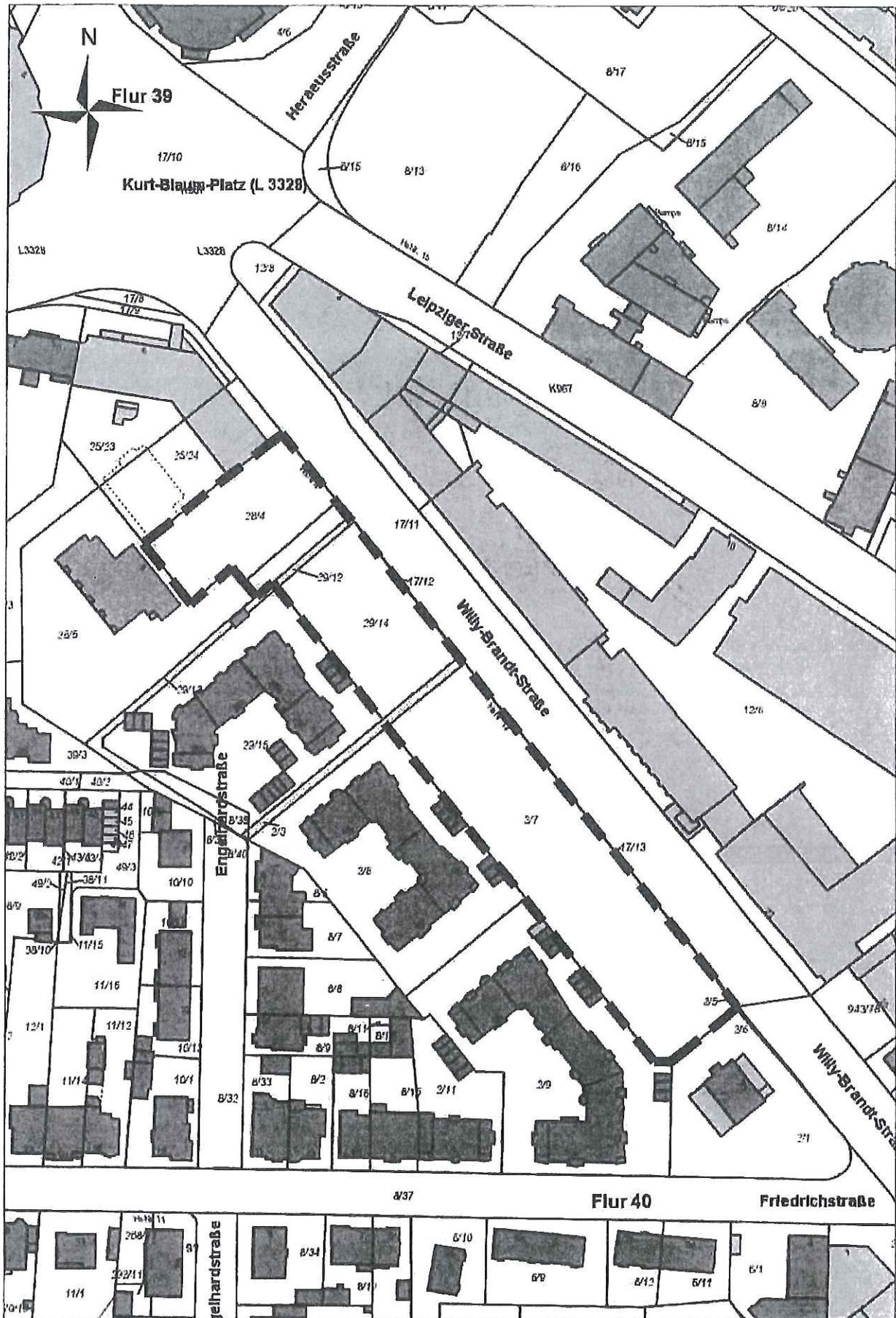
Aus der Aufhebung des Bebauungsplanes können Ansprüche gegen die Gemeinde nicht geltend gemacht werden.

Dem Antragsteller ist bekannt, dass gegen die Stadt Hanau Entschädigungsansprüche nicht geltend gemacht werden können, wenn der vorhabenbezogene Bebauungsplan nicht zur Rechtskraft gebracht und das Vorhaben nicht durchgeführt werden kann. Bereits beauftragte Planungsleistungen werden durch die Stadt nicht erstattet.

Freundliche Grüße



(rechtsverbindliche Unterschrift des Vorhabenträgers)



[Handwritten signature]

Anlage 3 - Vorhaben

ARCHITECTURE
BRANDSPACE
INTERIOR DESIGN
URBAN DESIGN
CONSULTING

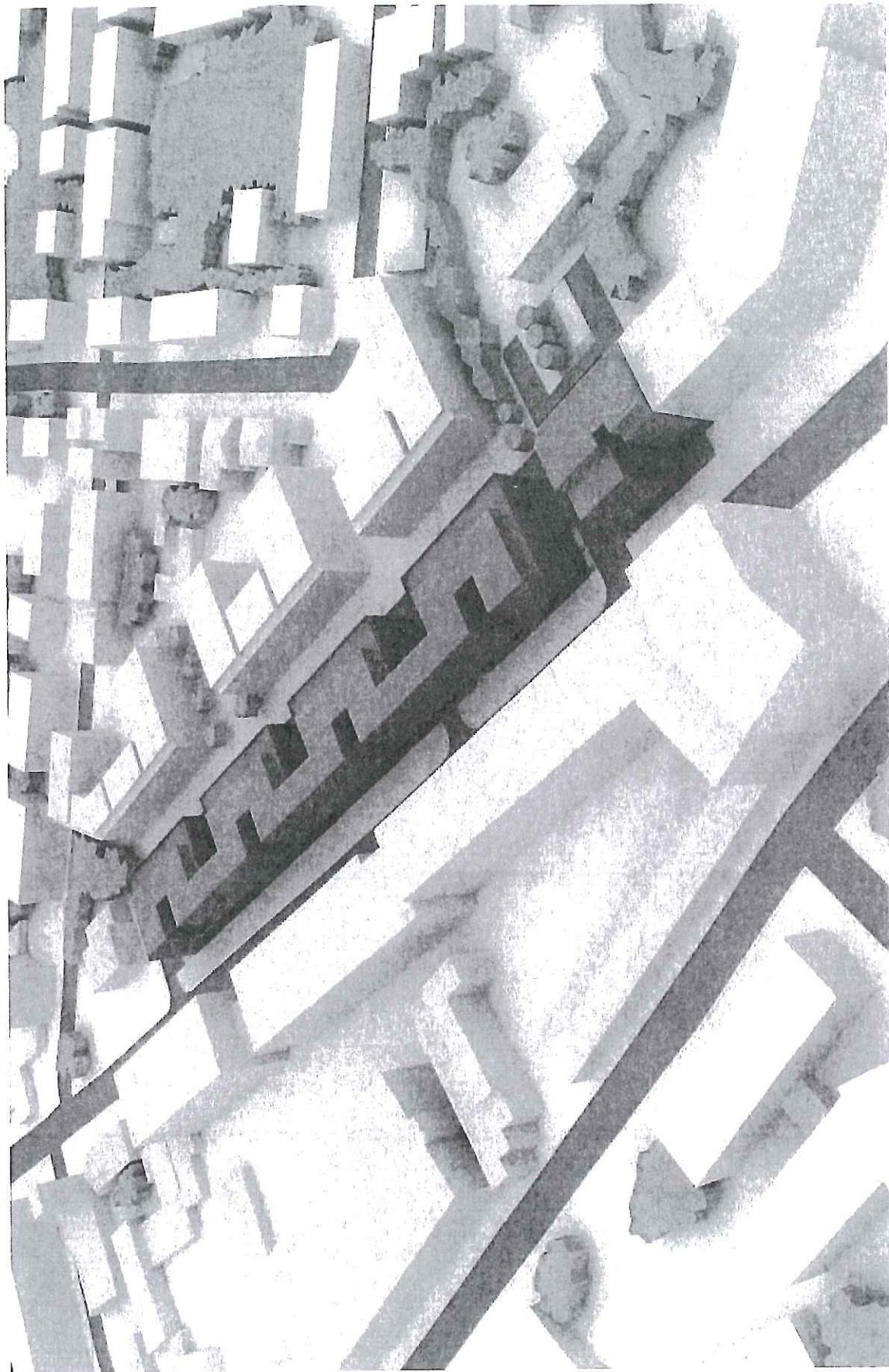
FRANKEN \ ARCHITEKTEN GMBH
NIDDASTRASSE 84
D-60329 FRANKFURT/MAIN
PON +49.69.297 283 0
FAX +49.69.297 283 29
WWW.FRANKEN-ARCHITEKTEN.DE

**BEBAUUNGSSTUDIE
WILLY-BRANDT-STRASSE 4-12 / HANAU
24.05.2017**

WILLY-BRANDT-STRASSE 4-12 / HANAU

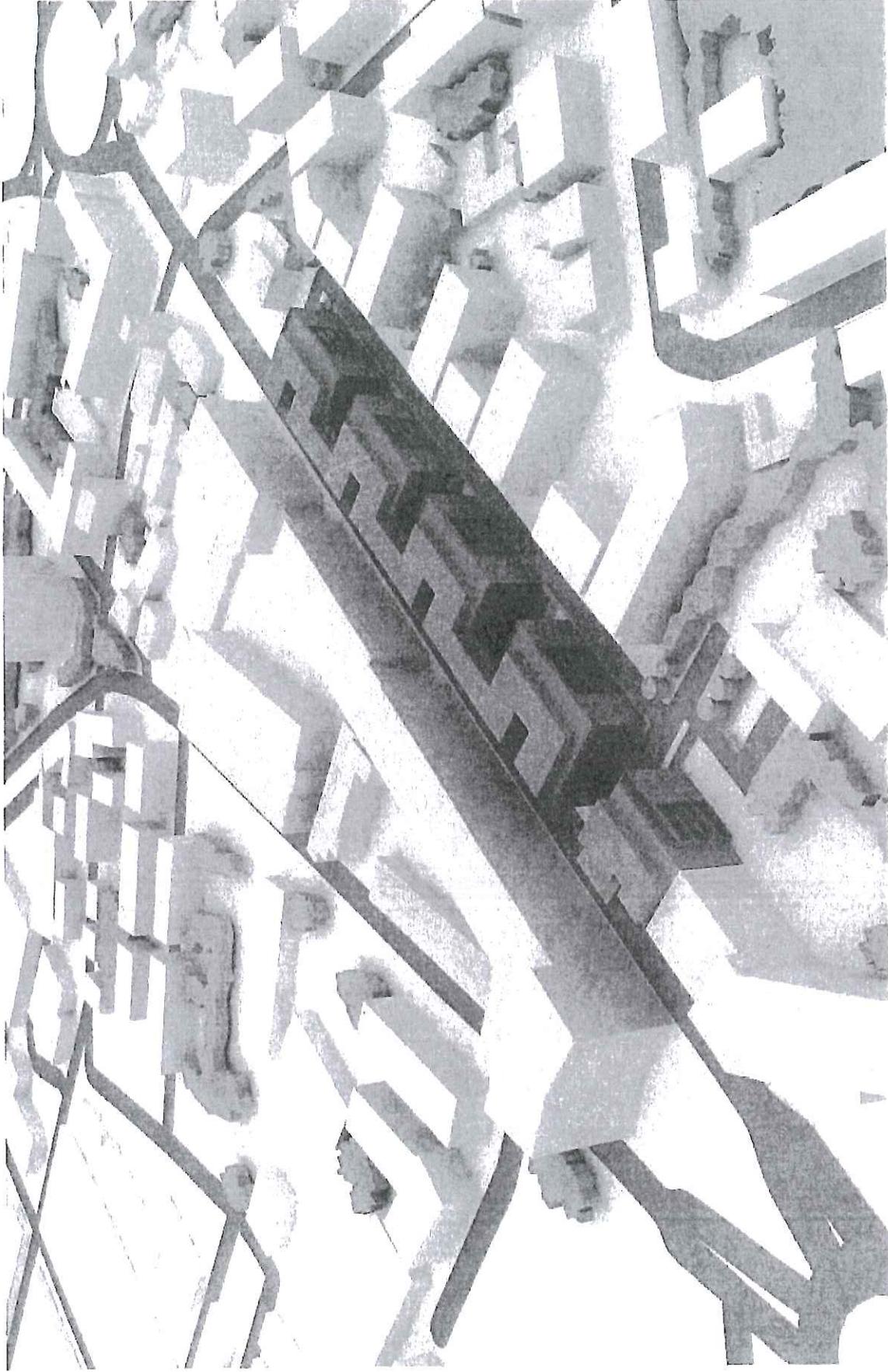
VISUALISIERUNG 1 STAND DEZEMBER 2016

FRANKEN ARCHITEKTEN GMBH



FRANKEN ARCHITEKTEN GMBH

WILLY-BRANDT-STRASSE 4-12 / HANAU VISUALISIERUNG 1 STAND DEZEMBER 2016



Vorlage an die Stadtverordnetenversammlung	Vorlagennummer: FB7.1/9427/2020
Sachbearbeitendes Amt: FB 7.1 Stadtplanungsamt	Verfasser: Anja Batke
	Aktenzeichen:
	Datum: 14.04.2020
Folgende Ämter, Fachbereiche, Eigenbetriebe haben mitgezeichnet:	

Vorläufige Beratungsfolge:		
Status	Datum	Gremium
N	27.04.2020	Magistrat
N	11.05.2020	Haupt- und Finanzausschuss

**Bauleitplanung der Stadt Hanau Bebauungsplan Nr. 7.2.1
"Dienstleistungszentrum am Bahnhof"; Aufstellungsbeschluss**

Die Stadtverordnetenversammlung wird gebeten, folgenden Beschluss zu fassen:

1. Für den Bereich zwischen den Straßen „Am Hauptbahnhof“, „Industrieweg“, „Ottostraße“ und „Boschstraße“ wird ein Verfahren gemäß § 2 Abs. 1 Baugesetzbuch (BauGB) zur Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 7.2.1 „Dienstleistungszentrum am Bahnhof“ eingeleitet.

Die genaue Abgrenzung des Geltungsbereichs ist dem Übersichtsplan (Anlage) zu entnehmen.

2. Zur frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 1 BauGB werden die allgemeinen Ziele und Zwecke der Planung öffentlich ausgelegt und erörtert.

3. Der Magistrat wird beauftragt, beim Regionalverband FrankfurtRheinMain und beim Regierungspräsidium Darmstadt zu klären, ob eine Änderung des Regionalen Flächennutzungsplans (RegFNP) und ein Zielabweichungsverfahren bezüglich des Regionalplans Südhessen / RegFNP als erforderlich angesehen wird. Ist dies der Fall, wird der Magistrat beauftragt, die Änderung des RegFNP und ein Zielabweichungsverfahren zu beantragen.



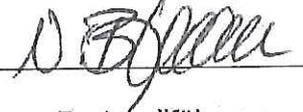
Kaminsky
Oberbürgermeister

i.V. BS

Beschluss des Magistrats der Stadt Hanau

	Einstimmig per Umlaufbeschluss beschlossen	
Oberbürgermeister		Protokollführung

Beschluss des Haupt- und Finanzausschusses gem. § 51a HGO

	<i>Gemäß Vortrags des Magistrats einstimmig beschlossen</i>	
Ausschussvorsitzende		Protokollführung

Begründung:

Die Bundesagentur für Arbeit (BA) sowie die Stadt Hanau beabsichtigen, im Karree zwischen den Straßen Am Hauptbahnhof, Industriegeweg, Ottostraße und Boschstraße eine bürgerfreundliche und innovative, gemeinsame Anlaufstelle rund um das Erwerbsleben neu zu errichten. In dem Karree befindet sich der aktuelle Standort der Arbeitsagentur.

In dem anbieterübergreifenden Dienstleistungszentrum sollen für gut 500 Mitarbeiter der BA, der Stadt Hanau und der noch zu gründenden gemeinsamen Einrichtung Büroflächen errichtet werden. Mit der Errichtung sollen das Konzept und die Zielvorstellung einer bürgerfreundlichen und transparenten Verwaltung umgesetzt werden.

Unter Federführung der Bundesagentur für Arbeit läuft aktuell das Vergabeverfahren für die Ausschreibung der Hochbauplanung.

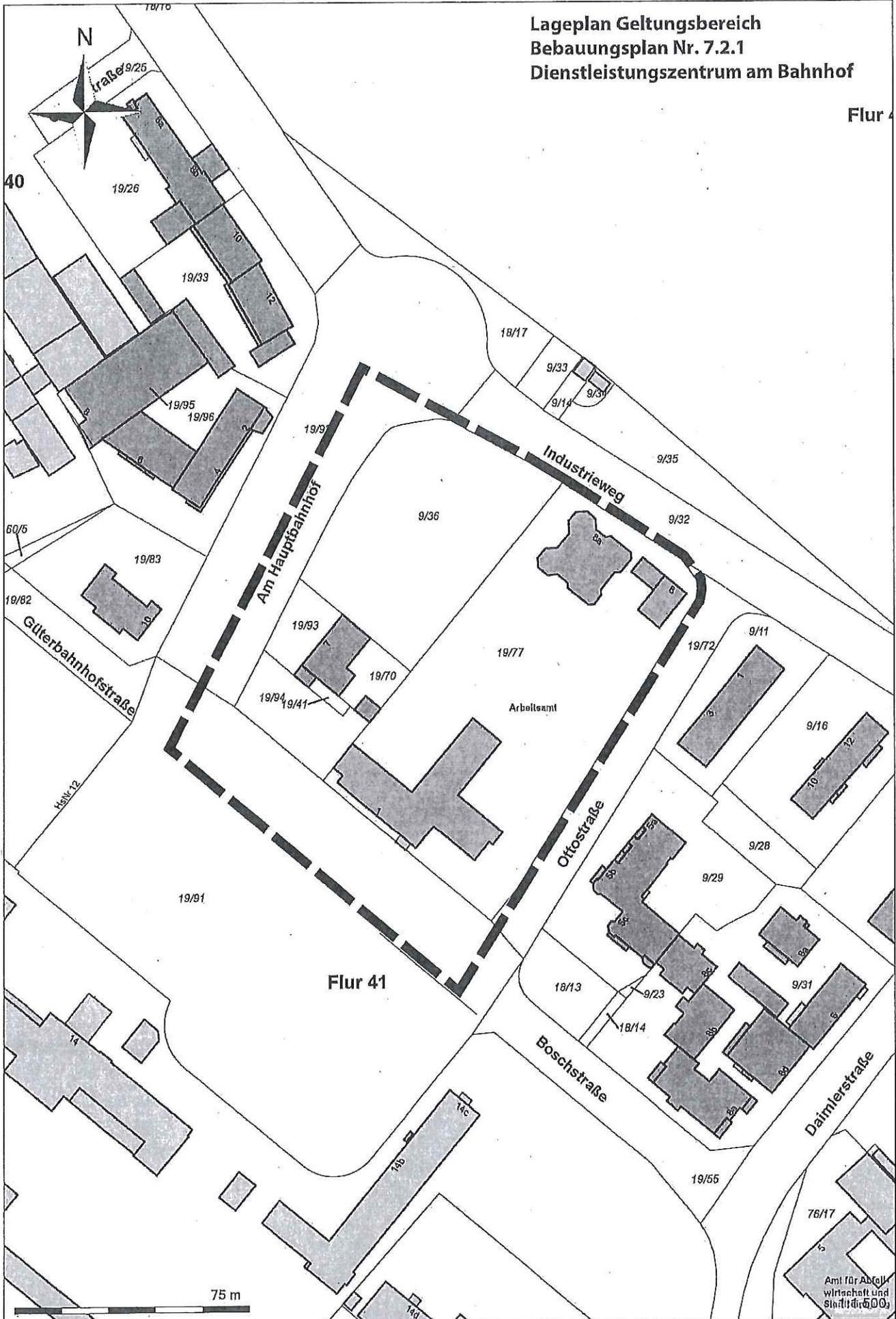
Die Grundstücke liegen im Geltungsbereich des Bebauungsplans 7.2 – Bahnhofsvorplatz, der 1978 in Kraft getreten ist. Dessen Festsetzungen entsprechen nicht den Anforderungen an die geplante grundstücksübergreifende Nutzung. Deshalb überplant der Bebauungsplan Nr. 7.2.1 „Dienstleistungszentrum am Bahnhof“ den Bebauungsplan 7.2 in diesem Teilbereich. Da das Plangebiet in der Nähe eines Seveso-III-Betriebes liegt, ist der Umgang damit bei der Aufstellung des Bebauungsplans gutachterlich zu überprüfen.

Anlage/n:

Lageplan Geltungsbereich

Lageplan Geltungsbereich
Bebauungsplan Nr. 7.2.1
Dienstleistungszentrum am Bahnhof

Flur 4



Amtliche Bekanntmachung der Stadt Hanau

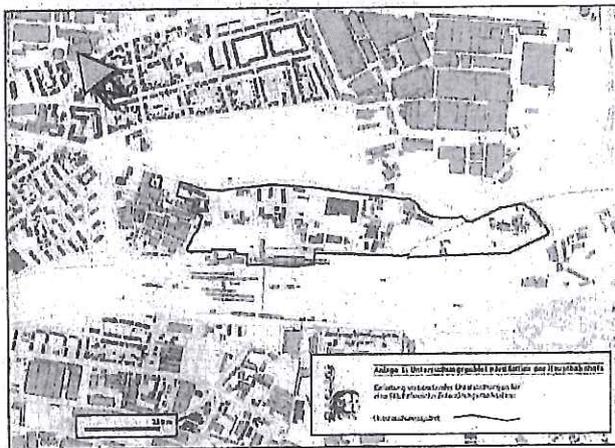
Durchführung Vorbereitender Untersuchungen
nach § 165 Abs. 4 Baugesetzbuch zur Vorbereitung Städtebaulicher
Entwicklungsmaßnahmen für den Bereich nordöstlich
des Hauptbahnhofs

Die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Hanau hat am 17. Dezember 2018 beschlossen, Vorbereitende Untersuchungen für den Bereich nordöstlich des Hauptbahnhofs durchzuführen:

1. Der Magistrat wird beauftragt, für den Bereich nordöstlich des Bahnhofes Hanau vorbereitende Untersuchungen (VU) zur Durchführung einer Städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme gem. §§ 165 Abs. 4 Satz 2 i. V. m. 141 Abs. 3 Satz 1 BauGB einzuleiten. Der genaue Untersuchungsbereich ist dem beigefügten Lageplan (Anlage 1) zu entnehmen. Er erstreckt sich im Nordwesten vom Kreuzungsbereich Dettinger Straße/Am Hauptbahnhof über den Bereich zwischen Industrieweg und Bahngleisen bis zur Straße Heidecker als östliche Abgrenzung. Die Gesamtfläche umfasst ca. 25 Hektar.
2. Der Beschluss wird nach § 165 Abs. 4 Satz 2 i. V. m. § 141 Abs. 3 Satz 2 und § 138 BauGB ortsüblich bekannt gemacht. Dabei ist auf die Auskunftspflicht nach § 138 BauGB hinzuweisen.
3. Der Magistrat wird ermächtigt, für die Durchführung der vorbereitenden Untersuchungen einen entsprechenden Vertrag mit BAUprojekt Hanau GmbH, Am Markt 14-18, 63450 Hanau abzuschließen und alle im laufenden Verfahren notwendigen Anträge zu stellen.
4. Im Rahmen der vorbereitenden Untersuchung soll die Mitwirkungsbereitschaft der Eigentümer, Mieter, Pächter und anderer Nutzungsberechtigter im Untersuchungsbereich ermittelt werden. Die Akteure sollen über die Zielvorstellungen der Stadt informiert und intensiv in die Zieldiskussion einbezogen werden.
5. Im Rahmen der VU ist zu prüfen, ob es Alternativen zur Durchführung einer Städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme gibt, die es ermöglichen, die Planungsziele zu erreichen.
6. Der Zeitrahmen für die VU umfasst maximal 2 Jahre ab Beschluss. Die städtischen Gremien sind durch regelmäßige Zwischenberichte (mindestens zwei Mal pro Jahr) über den Fortgang der Untersuchung auf dem Laufenden zu halten.
7. Die Stadtverordnetenversammlung beschließt für das Gebiet der vorbereitenden Untersuchungen gemäß den Ziffern 1 nach § 165 Abs. 4 Baugesetzbuch (BauGB) zur Sicherung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung den Erlass der in Anlage 2 beigefügten Satzung über ein besonderes Vorkaufsrecht gemäß § 25 Abs. 1 Nr. 2 BauGB.

Geltungsbereich:

Die genaue Abgrenzung des Gebiets, in dem vorbereitende Untersuchungen durchgeführt werden, ergibt sich aus dem beigefügten Lageplan. Dieser ist als Anlage 1 Bestandteil des Beschlusses.



Zielsetzung des Beschlusses:

Das Untersuchungsgebiet soll im Interesse des Allgemeinwohls neu geordnet werden. Durch die Nutzung der dort vorhandenen Brachflächen können attraktive Möglichkeiten für die Ansiedlung neuer Unternehmen und zur Schaffung neuer Arbeitsplätze entstehen. Der Erhaltungszustand der Gebäude und die Wohnverhältnisse sollen verbessert und seit Jahren bestehende Missstände beseitigt werden. Das Gebiet kann aufgrund seiner Lage und Größe (rund 25 Hektar) dazu beitragen, den großen Bedarf an Wohn- und Arbeitsstätten in Hanau und der Rhein-Main-Region zu decken.

Auch die Funktionsfähigkeit des Bahnhofsvorplatzes als urbaner, multimodaler Anknüpfungspunkt muss an moderne Ansprüche an eine umweltfreundliche Mobilität angepasst und das Parken von Autos und Fahrrädern neu organisiert werden.

Image und Erscheinungsbild sollen zukünftig der zentralen gesamtstädtischen Bedeutung des Gebiets, der Identifikation der Hanauerinnen und Hanauer mit ihrer Stadt und der Rolle Hanaus als Oberzentrum in der Rhein-Main-Region gerecht werden.

Diese Ziele lassen sich nur im Rahmen einer koordinierten Gesamtmaßnahme und im Zusammenwirken aller Nutzer und Grundstückseigentümern und -eigentümer erreichen.

Im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchungen werden die städtebaulichen Ziele konkretisiert und in einem Gesamtkonzept zusammengeführt. Die Mitwirkungsbereitschaft der Grundstückseigentümer an der Neuordnung des Gebiets wird ausgelotet. Abschließend wird bewertet, ob die Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme das geeignete Instrument zur Erreichung der Ziele ist. Es ist vorgesehen, die Untersuchung innerhalb von zwei Jahren abzuschließen.

Auskunftspflicht:

Die Eigentümer, Mieter, Pächter und sonstige zum Besitz oder zur Nutzung eines Grundstücks, Gebäudes oder Gebäudeteils Berechtigte sowie ihre Beauftragten sind verpflichtet, der Stadt Hanau oder ihren Beauftragten Auskunft über die Tatsachen zu erteilen, deren Kenntnis zur Beurteilung der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme oder zur Vorbereitung oder Durchführung der Maßnahme erforderlich ist.

An personenbezogenen Daten können insbesondere Angaben der Betroffenen über ihre persönlichen Lebensumstände im wirtschaftlichen und sozialen Bereich, namentlich über die Berufs-Erwerbs- und Familienverhältnisse, das Lebensalter, die Wohnbedürfnisse, die sozialen Verflechtungen sowie über die örtlichen Bindungen erhoben werden (§ 138 Abs. 1 Baugesetzbuch).

Die nach § 138 Abs. 1 Baugesetzbuch erhobenen personenbezogenen Daten dürfen nur zu Zwecken der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme und den Vorbereitenden Untersuchungen verwendet werden.

Zurückstellung von Baugesuchen:

Die Baugenehmigungsbehörde kann die Entscheidung über die Zulässigkeit von Vorhaben, die insbesondere die Errichtung, Änderung, Nutzungsänderung oder der Beseitigung von baulichen Anlagen zum Inhalt haben bis zu zwölf Monaten zurückstellen (§ 141 Abs. 4 i. V. m. § 15 Abs. 1 Baugesetzbuch).

Bekanntmachungszeitraum

Der Beschluss und der Lageplan mit der Abgrenzung des Untersuchungsgebiets wird in der Zeit vom

20. 2. 2019 bis einschließlich 28. 2. 2019

während der allgemeinen Dienststunden (montags bis donnerstags von 8.30 Uhr bis 12.00 Uhr und von 13.00 Uhr bis 17.00 Uhr; freitags von 8.30 Uhr bis 12.00 Uhr) beim Magistrat der Stadt Hanau, 63452 Hanau, Hessen-Homburg-Platz 7, 2. Obergeschoss, Zimmer 2.16 (Stadtplanungsamt/Auslegungsstelle) öffentlich ausgelegt.

Hanau, den 13. Februar 2019

Stadt Hanau
Magistrat
Kaminsky
Oberbürgermeister

Stadt Hanau

veröffentlicht im Hanauer Anzeiger am 13. 02. 2019

Hanau, den 13. 02. 2019 AE

Auslegungsexemplar

Vorlage an die Stadtverordnetenversammlung	Vorlagennummer: FB7.1/8712/2018
Sachbearbeitendes Amt: FB 7.1 Stadtplanungsamt	Verfasser: Anja Batke
	Aktenzeichen:
	Datum: 20.11.2018
Folgende Ämter, Fachbereiche, Eigenbetriebe haben mitgezeichnet:	
10 - Zentrale Verwaltung/Recht FB 6 - Grundstücke und Logistik EB Hanau Infrastruktur Service	

Vorläufige Beratungsfolge:		
Status	Datum	Gremium
N	03.12.2018	Magistrat
Ö	11.12.2018	Ausländerbeirat
Ö	11.12.2018	Ortsbeirat Hanau Innenstadt
Ö	17.12.2018	Stadtverordnetenversammlung

Bereich nordöstlich des Hauptbahnhofs: Einleitung einer Vorbereitenden Untersuchung nach § 165 BauGB (Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme) und Vorkaufsrechtssatzung

Die Stadtverordnetenversammlung wird gebeten, folgenden Beschluss zu fassen:

1. Der Magistrat wird beauftragt, für den Bereich nordöstlich des Bahnhofs Hanau vorbereitende Untersuchungen (VU) zur Durchführung einer Städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme gem. §§ 165 Abs. 4 Satz 2 i. V. m. 141 Abs. 3 Satz 1 BauGB einzuleiten. Der genaue Untersuchungsbereich ist dem beigefügten Lageplan (Anlage 1) zu entnehmen. Er erstreckt sich im Nordwesten vom Kreuzungsbereich Dettinger Straße/ Am Hauptbahnhof über den Bereich zwischen Industriegeweg und Bahngleisen bis zur Straße Heideäcker als östliche Abgrenzung. Die Gesamtfläche umfasst ca. 25 Hektar.
2. Der Beschluss wird nach § 165 Abs. 4 Satz 2 i.V.m. § 141 Abs. 3 Satz 2 und 3 BauGB ortsüblich bekannt gemacht. Dabei ist auf die Auskunftspflicht nach § 138 BauGB hinzuweisen.
3. Der Magistrat wird ermächtigt, für die Durchführung der vorbereitenden Untersuchungen einen entsprechenden Vertrag mit BAUprojekt Hanau GmbH, Am Markt 14-18, 63450 Hanau abzuschließen und alle im laufenden Verfahren notwendigen Anträge zu stellen.
4. Im Rahmen der vorbereitenden Untersuchung soll die Mitwirkungsbereitschaft der Eigentümer, Mieter, Pächter und anderer Nutzungsberechtigter im Untersuchungsbereich ermittelt werden. Die Akteure sollen über die Zielvorstellungen der Stadt informiert und intensiv in die Zieldiskussion einbezogen werden.

5. Im Rahmen der VU ist zu prüfen, ob es Alternativen zur Durchführung einer Städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme gibt, die es ermöglichen, die Planungsziele zu erreichen.
6. Der Zeitrahmen für die VU umfasst maximal 2 Jahre ab Beschluss. Die städtischen Gremien sind durch regelmäßige Zwischenberichte (mindestens zwei Mal pro Jahr) über den Fortgang der Untersuchung auf dem Laufenden zu halten.
7. Die Stadtverordnetenversammlung beschließt für das Gebiet der vorbereitenden Untersuchungen gemäß den Ziffern 1 nach § 165 Abs. 4 Baugesetzbuch (BauGB) zur Sicherung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung den Erlass der in Anlage 2 beigefügten Satzung über ein besonderes Vorkaufsrecht gemäß § 25 Abs. 1 Nr. 2 BauGB.

[Handwritten signature]

Kaminsky
Oberbürgermeister

Beschluss des Magistrats der Stadt Hanau		
<i>[Handwritten signature]</i>	gemäß Vorlage beschlossen	<i>Eckmann</i>
Oberbürgermeister		Protokollführung

hat

Beschluss der Stadtverordnetenversammlung der Stadt Hanau		
<i>[Handwritten signature]</i>	Gemäß Vorlage des Magistrats einstimmig beschlossen	<i>[Handwritten signature]</i>
Stadtverordnetenvorsteherin		Schriftführer/in

Der Ortsbeirat
hat zugestimmt

Der Ausländerbeirat
hat zugestimmt

Begründung:

Am 27.03.2017 hat die Stadtverordnetenversammlung den Rahmenplan „Umfeld Hanau Hauptbahnhof“ beschlossen (Vorlage Nr. EBHIS/7703/2017). Dieser Rahmenplan bezieht sich auf das engere Umfeld des Bahnhofs, d. h. den Bahnhofsvorplatz und die direkt angrenzenden Flächen. Inzwischen wurde deutlich, dass eine erfolgreiche Aufwertung des Bahnhofsumfelds erfordert, diesen Bereich in einem größeren Zusammenhang zu betrachten. Auslöser für diese veränderte Sichtweise sind Standortanfragen aus jüngerer Zeit durch hochkarätige Unternehmen und Forschungseinrichtungen sowie Dienstleistern wie z. B. Hotelbetreibern. Diese Anfragen verdeutlichen, dass das Wachstum und die Entwicklungsdynamik der Rhein-Main-Region zu einer veränderten, qualitativ hochwertigen Nachfrage führen. Die hervorragende Anbindung des Bahnhofsumfelds an die Region birgt ein großes Potenzial für die wirtschaftliche Weiterentwicklung der Stadt Hanau. Um dieses zu auszuschöpfen sind Umstrukturierung im größeren Maßstab die Voraussetzung.

Zudem zeichnet sich ab, dass durch mehrere der im Bahnhofsumfeld ansässigen Unternehmen und Einrichtungen (Heraeus, Bundesagentur für Arbeit, HIS, HSB) Veränderungen an ihren Standorten beabsichtigen und dass Einzelflächen vermarktet werden. Die verschiedenen Interessen und Aktivitäten der Eigentümer und Nutzer in diesem Bereich können dazu führen, dass sich an dieser für die Hanauer Stadtentwicklung so bedeutsamen Stelle eine unkoordinierte Entwicklung vollzieht.

Die seit mehreren Jahren diskutierten Defizite in der Funktion und im Erscheinungsbild lassen sich ohne ein abgestimmtes Vorgehen nicht bewältigen. Die Stadt sieht daher die Notwendigkeit, ein Entwicklungskonzept mit einem größeren räumlichen Umgriff zu erarbeiten. Damit ein solches Gesamtkonzept nicht für die sprichwörtliche Schublade erarbeitet wird, braucht die Stadt zusätzlich planerische und rechtliche Instrumente, um andere Akteure in die Umsetzung des Konzepts einzubinden, Entwicklungsimpulse zu bündeln und in eine gemeinsame Richtung zu lenken.

Das geeignete Instrumentarium liefert das Besondere Städtebaurecht im Baugesetzbuch (BauGB), insbesondere die Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme. Ziel der nachfolgenden Ausführungen ist es, zu belegen, dass die Voraussetzungen für die Durchführung vorbereitender Untersuchungen für eine städtebauliche Entwicklungsmaßnahme nach § 165 BauGB erfüllt sind.

Eine solche Maßnahme dient der städtebaulichen Neuordnung eines Gebiets, das einer neuen Entwicklung zugeführt werden soll. Ziel ist es, einen erhöhten Bedarf an Wohn- und Arbeitsstätten zu decken und Brachflächen einer Nutzung zuzuführen. Wesentliche Voraussetzung ist das Vorhandensein städtebaulicher Missstände, die nur im Rahmen einer koordinierten Gesamtmaßnahme bearbeitet und gemildert werden können. Ein wichtiges Erfordernis ist auch, dass die Bewältigung der Aufgaben sowohl von der Dimension der zu bearbeitenden Fläche, als auch hinsichtlich des Stellenwerts im Stadtgefüge von gesamtstädtischer Bedeutung und von Bedeutung für das Allgemeinwohl sind.

Das Untersuchungsgebiet (vergl. Anlage 1) erstreckt sich im Nordwesten vom Kreuzungsbereich Dettinger Straße / Am Hauptbahnhof über den Bereich zwischen Industriegeweg und Bahngleisen bis zur Straße Heideäcker als östliche Abgrenzung. Es umfasst eine Fläche von ca. 25 ha. Westlich grenzt an das Untersuchungsgebiet das derzeitige Heraeus Quarzwerk, gelegen zwischen der Straße Am Hauptbahnhof und B43, an. Dieser Standort ist nicht mehr Gegenstand des Untersuchungsgebietes. Er

wird allerdings parallel in enger Abstimmung zwischen der Eigentümerin und der Stadt Hanau entwickelt. Ein Kooperationsvertrag bildet einen formellen Rahmen für diese Zusammenarbeit.

Die B43a führt im Osten in Hochlage über das Untersuchungsgebiet. Das Untersuchungsgebiet ist dadurch gut an die Bundesautobahnen A3, A45, A66 sowie die Bundesstraßen B43, und B45 angebunden. Die Hauptanbindung in die Hanauer Innenstadt erfolgt über die Dettinger Straße. Im Norden grenzt der Hauptfriedhof mit Krematorium an, im Süden wird das zu untersuchende Gebiet durch die Bahntrasse begrenzt.

1. Begründung der Städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme: Erfordernis einer städtebaulichen Neuordnung

1.1. Strukturelle Defizite im Untersuchungsgebiet

Bei der Beurteilung, ob in einem Gebiet grundsätzliche strukturelle Defizite und städtebauliche Missstände vorliegen, sind neben der Flächennutzung insbesondere die Wohn- und Arbeitsverhältnisse und die Sicherheit der in dem Gebiet wohnenden und arbeitenden Menschen zu berücksichtigen. Kriterien sind

- der Grad der Ausnutzung von Flächen und Gebäuden und die Qualität der vorhandenen Nutzungen,
- die städtebauliche Struktur und der bauliche Erhaltungszustand von Gebäuden, Wohnungen und Arbeitsstätten,
- die Erschließung und Zugänglichkeit der Grundstücke,
- die wechselseitige Beeinträchtigung von Wohn- und Arbeitsstätten,
- Belastungen durch Lärm, Verunreinigungen, Altlasten und Erschütterungen,
- die Leistungsfähigkeit vorhandenen Ver- und Entsorgungsnetze
- die energetische Beschaffenheit, die Gesamtenergieeffizienz der vorhandenen Bebauung

sowie die Funktionsfähigkeit des Gebiets in Bezug auf z. B.:

- den fließenden und ruhenden Verkehr,
- die Standortqualität für die Unterbringung von Unternehmen und Arbeitsplätzen,
- die infrastrukturelle Ausstattung des Gebiets und die Versorgung der Bevölkerung.

Im Rahmen einer ersten Bestandsaufnahme sind im Untersuchungsraum folgende strukturelle Defizite offensichtlich:

Städtebauliche Aspekte

- Ungenutzte und verwahrloste Gebäude und Brachflächen
- Ungeordnete Mindernutzung geringer Qualität
- Teilweise schlechter baulicher Zustand der vorhandenen Bausubstanz
- Schlechter energetischen Zustand der Gebäude

Infrastruktur

- Ungeordnete und überalterte Infrastruktur (Verkehr, Ver- und Entsorgung)
- Mangel an attraktiven und sicheren Fuß- und Radwegeverbindungen
- erhebliche Defizite des Bahnhofsumfelds im Hinblick auf die Funktion als Verkehrsknoten

Nutzungskonflikte

- Geringe Abstände zwischen Gewerbe und Wohnen, wechselseitige Beeinträchtigung
- Emissionschutzrechtliche Konflikte
- Geringe Standortqualität für Unternehmen
- Ungünstige Größe und Zuschnitt der Flächen
- Unattraktives und belastetes Arbeitsumfeld

Wohnen und Wohnumfeld

- Ungesunde Wohnbedingungen, hohe Belastungen durch Bahnlärm und andere Emissionen
- Wenig Stadtgrün, geringe Aufenthaltsqualität
- Geringe Ausstattung mit sozialer Infrastruktur
- Sicherheitsdefizite
- Hohe Wohndichte und geringe Freiflächenqualität

Im Folgenden werden besonders wichtige Ansatzpunkte für eine städtebauliche Neuordnung ausführlicher erläutert:

Der Hauptbahnhof und sein Umfeld

Die heutige Gestaltung des Hauptbahnhofsvorplatzes orientiert sich an einem Verkehrsleitbild, das vor über 50 Jahren aktuell war. Im Jahr 1966 wurden der damals neu gebaute Bahnhof und der Vorplatz in Betrieb genommen. Infolge einer veränderten Betriebskonzeption bei der Bahn stehen Teile des Hauptbahnhofes leer (z. B. der östliche Seitenflügel, Eigentümer DB Immobilien), andere Bereiche (z. B. ehemalige Güterabfertigung mit Parkplatz, Eigentümer Aurelis) stehen zum Verkauf.

Das Bahnhofsumfeld wird den verkehrlichen Anforderungen der Zukunft nicht gerecht: Moderne Mobilitätsstationen verknüpfen die Angebote des Schienen-, Bus-, und Radverkehrs und ermöglichen Carsharing und Elektromobilität. Durch attraktive Gestaltung und bessere Infrastruktur (z. B. Fahrradparken) sollen umweltfreundliche Fortbewegungsmittel eine wettbewerbsfähige Alternative zum eigenen Auto werden.

Für Ankommende und Umsteigende prägt der Hauptbahnhof mit seinem Umfeld ein negatives Image. Dies betrifft nicht nur Hanauerinnen und Hanauer sowie Berufspendler, sondern auch Reisende aus dem gesamten Bundesgebiet, die den ICE-Haltepunkt nutzen.

Park + Ride-Parkplatz und Freifläche südöstlich der Lagerhalle (Bahngebäude)

Der Parkplatz ist wenig genutzt. Ursache dürfte das schlechte Image sowie das Angst- und Gefahrenpotenzial im hinteren Bahnhofsumfeld sein. Es sind dort nicht angemeldete Fahrzeuge abgestellt, die augenscheinlich auch als Nachtlager für Obdachlose dienen. Damit kann der Parkplatz seine eigentliche Funktion als Park + Ride-Parkplatz nicht erfüllen.

Flächen HIS und HSB

Derzeit wird eine Fläche von ca. 5,3 ha innerhalb des Untersuchungsgebietes von HIS und HSB inkl. Wertstoffhof genutzt. Die dort bestehenden Gebäude und technischen Anlagen sind stark sanierungsbedürftig. Es besteht ein erheblicher Investitionsstau. Zudem entsprechen die baulichen Anlagen den modernen Anforderungen der Unternehmen nicht mehr. Der Wertstoffhof weist zudem auch Mängel seiner externen und internen Erschließung auf. Da eine Trennung von privatem und dienstlichem Verkehr räumlich nicht möglich ist, kann der Wertstoffhof lediglich Samstags Vormittags und Mittwochs Nachmittags für die Bürgerinnen und Bürger geöffnet werden. Daher

wird derzeit eine Verlagerung an einen anderen Standort wie der Konversionsfläche Underwood-Kaserne geprüft, sodass Folgenutzungen für die Flächen gefunden werden müssen.

Gewerbliche Nutzung zwischen HSB und Rütgers-Gelände

Hier findet sich eine unübersichtliche Mischung von Nutzungen rund um das KFZ-Gewerbe. Gleichzeitig bestehen Wohnnutzungen, bei denen nicht zu erkennen ist, ob es eine Verbindung zum Gewerbe gibt. Als Gewerbegebiet erfüllt das Quartier seine Funktion unzureichend. Als Mischgebiet ist die Funktion ebenfalls unzureichend erfüllt, weil den Bedürfnissen nach Ruhe, Hygiene und Sicherheit für die Wohnnutzungen nicht nachgekommen wird.

Rütgers-Gelände

Das Rütgers-Gelände mit einer Größe von ca. 6,6 ha ist durch Bodenverunreinigungen sowie durch Verkehrslärm belastet. Emissions- und Nutzungskonflikte und die Überbauung durch die B43a führen auf baugenehmigungsrechtlicher Ebene zu Nutzungseinschränkungen. Vor dem Hintergrund der Flächenknappheit an Gewerbeflächen ist zu untersuchen, welcher Nutzung die Liegenschaft zugeführt werden kann. Das derzeit brachliegende Potenzial gilt es zu aktivieren.

1.2. Chancen und Ziele einer städtebaulichen Neuordnung

Durch eine Neuordnung des Untersuchungsgebiets entstehen Möglichkeiten zur Ansiedlung von Unternehmen und zur Schaffung von zusätzlichen Arbeitsplätzen. Aufgrund der Robustheit der angrenzenden Nutzungen lässt sich im Südosten des Untersuchungsgebiets zusätzliches Gewerbe etablieren. Aufgrund der zentralen Lage im Stadtgebiet sind in Richtung Innenstadt auch Standorte für hochkarätige Nutzungen wie Forschung und Entwicklung oder hochwertige Dienstleistungen, z. B. ein Hotel, denkbar.

Wichtiger Standortfaktoren sind die hervorragende regionale Anbindung auf Schiene und Straße, auch an den Flughafen, und der überregionale Verkehrsknoten (ICE-Haltepunkt).

Die Flächen der HIS befinden sich im städtischen Eigentum, die Flächen der HSB im Eigentum der Stadtwerke und sind im Erbbaurecht an die HSB vergeben. Die Flächen befinden sich somit im Einflussbereich der Stadt und eines städtischen Unternehmens.“

Städtebauliche Entwicklungsziele für das Untersuchungsgebiet

Im Rahmen der VU zur Durchführung einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme könnten die nachfolgenden Ziele konkretisiert werden:

- Prägung eines neuen zentralen Stadtentrées und damit Beitrag zum Imagewandel der Stadt Hanau
- Abrundung der Innenstadtentwicklung durch Stärkung der städtebaulichen Verbindung zwischen Bahnhof und Innenstadt
- Schaffung von Rahmenbedingungen für die Etablierung hochwertiger urbaner Nutzungen (z. B. Hotel, Gastronomie, Büronutzungen)
- Schaffung von hochwertigen Gewerbeflächen für die Ansiedlung von Arbeitsplätzen, Unternehmen und Forschungseinrichtungen mit dem Schwerpunkt

Materialtechnik bzw. -forschung; Profilierung als urbaner Forschungs- und Entwicklungsstandort

- Aufwertung und Wiedernutzung von mindergenutzten bzw. brachliegenden Gewerbeflächen im vorhandenen Siedlungsbereich (Flächensparen durch Innenentwicklung)
- Verbesserung der Vermarktungschancen von Gewerbeflächen durch Neuordnung des Zuschnitts und integrierte Entwicklung von benachbarten Grundstücken
- Neuordnung und planerische Lösung der bestehenden Konflikte zwischen Wohnen und Gewerbe
- Verbesserung der Lebensbedingungen für die Wohnbevölkerung im Quartier, Auflösung prekärer Wohnverhältnisse
- Schaffung der Rahmenbedingungen für die Umsetzung von modernen Parkierungs- und Mobilitätskonzepten und Ausbildung eines multimodalen Verkehrsknotens

1.3. Fazit: Stellenwert des Untersuchungsbereiches für die Stadtentwicklung der Stadt Hanau

Der Hauptbahnhof und sein erweitertes Umfeld sind als Bindeglied in die Region und in das nationale und internationale Umfeld von herausragender Bedeutung. Das Gebiet um den Hanauer Hauptbahnhofsvorplatz ist der wichtigste Umsteigepunkt in Hanau. Seine Weiterentwicklung als multimodaler Knoten ist die Voraussetzung dafür, auch im weiteren Stadtgebiet den Hanauer Bürgerinnen und Bürgern ein wettbewerbsfähiges Angebot an E-Sharing, Elektromobilen, Elektrolastenträgern und Elektrofahrrädern machen zu können. Die Stärkung umweltfreundlicher Verkehrsmittel unterstützt die Bemühungen um das Erreichen von Klimaschutzziele.

Der Bahnhof zählt zu den meistfrequentierten im Ballungsraum Rhein-Main. Als städtisches Eingangstor prägen er und sein Umfeld wesentlich das Image des Oberzentrums Hanau. Heute liegt das Untersuchungsgebiet trotz seiner Zentralität und besonderen städtebaulichen Bedeutung als Stadteingang gefühlt noch am Rande der Stadt. Nachdem im Zuge des Stadtumbaus die Verkehrsführung neu geordnet, die gesamte Innenstadt attraktiver gestaltet und der Einzelhandel gestärkt wurden, bietet sich nun die Chance, die Innenstadtentwicklung mit einer Neustrukturierung und gestalterischen Aufwertung dieses Bereichs abzurunden. Dabei sollen die beschriebenen Missstände beseitigt und Konfliktsituationen bewältigt werden. Mit einer Neuordnung des Gebiets kann ein Beitrag zur Deckung des steigenden Bedarfs an Wohn- und Arbeitsstätten in einer wachsenden Stadt und zur weiteren Stärkung der Standortqualität für die Unternehmen der Materialtechnik geleistet werden.

Das Untersuchungsgebiet hat das Potenzial, im bereits hochgradig erschlossenen Innenbereich der Stadt Flächen für urbane und gewerbliche Nutzungen bereitzustellen. Die Neugestaltung des Stadteingangs, die Aufwertung der Anbindung an die Innenstadt und der Funktion als urbaner Transitraum für Ein- und Auspendler bieten große Chancen. Als Gewerbestandort, als Verkehrsknoten und als Stadtentree ist das Bahnhofsumfeld von zentraler Bedeutung für die weitere Entwicklung der Stadt Hanau.

2. Begründung der Vorkaufsrechtssatzung

Der Entwurf der zu beschließenden Vorkaufsrechtssatzung für das Untersuchungsgebiet ist der Anlage 2 zu entnehmen.

2.1. Generelle Zielsetzung des Beschlusses einer Vorkaufsrechtssatzung

Nach § 25 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 BauGB kann die Gemeinde in Gebieten, in denen sie städtebauliche Maßnahmen in Betracht zieht, zur Sicherung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung Flächen bezeichnen, an denen ihr ein Vorkaufsrecht zusteht. Es kommt dabei weder auf die planungsrechtliche Einordnung der Flächen an, noch darauf, ob sie bebaut oder unbebaut sind.

Die Gemeinde muss die städtebaulichen Maßnahmen lediglich in Betracht ziehen. Sie müssen noch nicht begonnen worden sein. Ihre Einleitung muss auch nicht unmittelbar bevorstehen. Erforderlich ist lediglich eine erste Konkretisierung der gemeindlichen Planungsabsichten. Allerdings muss sich die Stadtverordnetenversammlung spätestens bei Erlass der Vorkaufssatzung die zugrundeliegenden Planungsabsichten durch Beschluss zu Eigen machen, im vorliegenden Fall durch die vorausgehende Beschlussfassung über die Einleitung vorbereitender Untersuchungen zur Durchführung einer Städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme.

Das Vorkaufsrecht muss eine geordnete städtebauliche Entwicklung sichern. Ähnlich wie bei der städtebaulichen Erforderlichkeit im Sinne des § 1 Abs. 3 Satz 1 BauGB ist eine Unwirksamkeit der Vorkaufssatzung nur bei groben Missgriffen der Gemeinde anzunehmen, etwa wenn die Gemeinde von vornherein gar nicht beabsichtigt, die Vorkaufssatzung anzuwenden und Grundstücke zu erwerben. Es reicht aus, wenn die Gemeinde – sei es textlich, sei es in einer Karte – den Umgriff der Vorkaufssatzung möglichst genau bezeichnet. Mit anderen Worten muss die Satzung nicht nur und ausschließlich die Grundstücke betreffen, an denen die Gemeinde beabsichtigt, ihr Vorkaufsrecht auszuüben.

2.2. Vorkaufsrecht im Zusammenhang mit einer Städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme (§ 165 ff BauGB)

Städtebauliche Entwicklungsmaßnahmen im Sinne des § 165 bis 171 BauGB sind städtebauliche Gesamtmaßnahmen, deren einheitliche Vorbereitung und zügige Durchführung im öffentlichen Interesse liegen (§ 165 Abs. 1 BauGB).

Als Instrumentarien des besonderen Städtebaurechts nach Kapitel 2 BauGB grenzen sie sich vom "Normalfall" städtebaulicher Maßnahmen ab. Städtebauliche Gesamtmaßnahme bedeutet, dass in einem Städtebaulichen Entwicklungsbereich zur Bewältigung der städtebaulichen Aufgaben nicht nur einzelne, sondern ein Bündel von Maßnahmen erforderlich sind. Entscheidend ist das Koordinationserfordernis unter dem Dach einer Gesamtmaßnahme.

Nach §165 Absatz 1 BauGB wird die Städtebauliche Entwicklungsmaßnahmen durch deren einheitliche Vorbereitung und zügige Durchführung im öffentlichen Interesse charakterisiert. Alle Einzelmaßnahmen, angefangen von der Vorbereitenden Untersuchung über die Ordnungsmaßnahmen und Planungen bis hin zur Durchführung der Entwicklungsmaßnahme, Veräußerung der entwickelten Grundstücke und Bebauung, werden zeitlich, organisatorisch und finanziell aufeinander abgestimmt. Als

Gesamtmaßnahme erfordern Städtebauliche Entwicklungsmaßnahmen deshalb eine flächendeckende und zeitlich geschlossene Planungskonzeption für ein genau umschriebenes Gebiet.

Die Komplexität einer städtebaulichen Aufgabe, die mit dem Begriff Gesamtmaßnahme ausgedrückt wird, macht bereits deutlich, dass das besondere Städtebaurecht mit seinen Maßnahmenarten kein Instrument zur Bewältigung des städtebaulichen Alltags ist. Städtebauliche Entwicklungsmaßnahmen kommen – bei Vorliegen der übrigen Festlegungsvoraussetzungen – nur für komplexe Problemstellungen und Lösungsansätze in Betracht.

Durch die Möglichkeit zur Ausübung des Vorkaufsrechts innerhalb des Untersuchungsraums der vorbereitenden Untersuchungen wird die Stadt in die Lage versetzt, bereits in einer frühen Planungsphase die städtebaulichen Ziele zu sichern. Neben einer Veränderungssperre ist das Vorkaufsrecht somit ein wesentliches Instrument, um dafür zu sorgen, dass der Erfolg und die Umsetzung der komplexen und aufwändig geplanten Gesamtmaßnahme nicht durch nicht abgestimmte Einzelprojekte privater Akteure konterkariert werden kann.

2.3. Möglichkeit zum Eingriff in das Eigentum als wesentliches Merkmal von Städtebaulichen Entwicklungsmaßnahmen

Die Stadt kann durch Beschluss förmlich einen Städtebaulichen Entwicklungsbereich festlegen, wenn das Wohl der Allgemeinheit die Durchführung der Städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme insbesondere zur Deckung eines erhöhten Bedarfs an Wohn- und Arbeitsstätten und zur Wiedernutzung brachliegender Flächen erfordert.

Das Entwicklungsrecht unterscheidet sich vom Sanierungsrecht unter anderem aufgrund der größeren Handlungsspielräume bezüglich der Eingriffe in das Privateigentum. Auch mit Städtebaulichen Sanierungsmaßnahmen können städtebauliche Missstände behoben und eine Neuordnung eines Gebietes gewährleistet werden. Der maßgebliche Unterschied der Instrumente ist die in einer Möglichkeit des Grunderwerbs durch die Gemeinde (§ 166 Abs. 3 BauGB), sofern sich der Eigentümer nicht zur Realisierung der städtebaulichen Entwicklungsziele und zur Mitwirkung bei der Umsetzung der Maßnahmen verpflichtet. Laut Gesetz kann die Gemeinde nicht nur Flächen erwerben, sie soll es sogar.

Im Rahmen der VU wird geprüft, ob der Durchgangserwerb durch die Stadt oder den Träger für die zügige Umsetzung der Sanierungs- bzw. Entwicklungsziele erforderlich ist. Dies wird für Teilbereiche des Untersuchungsgebiets als wahrscheinlich angesehen. Aus Anlage 3 ist ersichtlich, welche Flächen sich bereits heute im Verfügungsbereich der Stadt Hanau (Stadt, Baugesellschaft Hanau, HSB, HIS) befinden. Sollten sich im Zuge der VU Alternativen im Sinne der Eignung als Sanierungsmaßnahme ergeben, ist dem durch Ausweitung des VU-Beschlusses Rechnung zu tragen.

Gegenüber dem allgemeinen Städtebaurecht besteht bei der Städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme die erleichterte Möglichkeit einer Enteignung. Daraus folgt, dass der Nutzen der Maßnahme für das Allgemeinwohl auf der Hand liegen muss. Schon zum Zeitpunkt der Festlegung des Entwicklungsbereichs muss eine erste Einschätzung vorgenommen werden, ob hierfür die Voraussetzungen gegeben sind.

Die Prüfung der enteignungsrechtlichen Voraussetzungen muss im Hinblick auf den frühen Zeitpunkt des Satzungsbeschlusses und die bis dahin in der Regel noch nicht detailliert vorliegende städtebauliche Konzeption jedoch zwangsläufig pauschal bleiben. Es braucht noch nicht für jedes einzelne Grundstück feststehen, ob die Gemeinde es erwerben muss. Soweit der Grunderwerb bei weiterer Konkretisierung der Planung zur zweckmäßigen und zügigen Durchführung der Maßnahme erforderlich ist, liegen mit der Festlegung des Entwicklungsbereichs bereits rechtfertigende Allgemeinwohlgründe für eine Enteignung vor.

Wie erwähnt ist von entscheidender Bedeutung für die Wahl des Mittels des besonderen Städtebaurechts des BauGB – also ob eine Sanierungsmaßnahme ausreichend oder eine Entwicklungsmaßnahme erforderlich ist – ob für die zügige Durchführung der Maßnahme der Grunderwerb der Gemeinde zwingend erforderlich ist.

Dies ist insbesondere dann der Fall, wenn die Eigentümer nicht zur Mitwirkung bereit sind. Auch kann sich aus der vorhandenen Parzellenstruktur ergeben, dass sich die Bodenordnung im Wege der Umlegung schwierig und langwierig gestalten wird. Zudem kann die Abschöpfung einer eventuell entwicklungsbedingten Bodenwertsteigerung eine Anwendung des Entwicklungsrechts erfordern, wenn die Maßnahme auf andere Weise nicht finanziert werden kann.

Fazit: Die Möglichkeit zur Ausübung des Vorkaufsrechts und die Enteignung als Ultima Ratio sind wesentliche Erfolgsfaktoren, um den Erfolg und die Wirtschaftlichkeit der Städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme als koordinierte Gesamtmaßnahme abzusichern.

3. Allgemeine Informationen zum Verfahren

3.1. Festlegungsvoraussetzungen

Voraussetzung für die Durchführung einer Städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme ist, dass die damit angestrebten Ziele und Zwecke nicht durch andere Maßnahmen oder durch städtebauliche Verträge erreicht werden können. Da eine Kooperationsvereinbarung mit der Firma Heraeus geschlossen wird, wird deren Betriebsfläche (Quartzglas) aus der VU ausgeklammert.

Zudem ist nachzuweisen, dass das Wohl der Allgemeinheit die Durchführung der städtebaulichen Maßnahme erfordert (§ 165 Abs. 3 Nr. 2 BauGB). Nur bei Vorliegen eines qualifizierten öffentlichen Interesses soll eine Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme durchgeführt werden können. Das Gesetz nennt exemplarisch Allgemeinwohlgründe, dazu gehören:

- Entwicklung der baulichen Struktur nach allgemeinen Anforderungen von Klimaschutz und -anpassung sowie sozialen, hygienischen, wirtschaftlichen und kulturellen Erfordernissen,
- Verbesserung der Wirtschafts- und Agrarstruktur,
- Entwicklung der Siedlungsstruktur nach Erfordernissen des Umweltschutzes und gesunden Lebens- und Arbeitsbedingungen,
- Deckung eines erhöhten Bedarfs an Wohn- und Arbeitsstätten,
- Errichtung von Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen und zur Wiedernutzung brachliegender Flächen

Nach §165 Abs. 2 BauGB können mit einer Städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme nur ganze Ortsteile oder andere Teile des Gemeindegebiets mit einer besonderen Bedeutung für die örtliche oder überörtliche Entwicklung entwickelt werden. Das Entwicklungsrecht ist damit nach Größe und Funktion eingeschränkt.

Das Entwicklungsrecht kann sowohl zur erstmaligen Entwicklung eines neuen Baugebiets als auch dazu dienen, im Rahmen einer städtebaulichen Neuordnung ein bereits vorher baulich genutztes Gebiet einer neuen Entwicklung zuzuführen. In den städtebaulichen Entwicklungsbereich können deshalb auch im Zusammenhang bebaute Gebiete einbezogen werden.

Eine Einschränkung hinsichtlich des möglichen Gegenstands Städtebaulicher Entwicklungsmaßnahmen gibt es nicht. Sowohl die Schaffung von Wohnungen als auch die gewerbliche Entwicklung können allein oder gemeinsam Gegenstand einer Entwicklungsmaßnahme sein.

3.2. Verfahrensschritte

Einleitungsbeschluss

Die Gemeinde leitet die Vorbereitung der Entwicklung durch den Beschluss über den Beginn der VU förmlich ein (§ 165 Abs. 4 Satz 3 BauGB). Mit diesem sogenannten Einleitungsbeschluss beginnt das förmliche Verfahren.

Von dem Einleitungsbeschluss kann abgesehen werden, wenn im Einzelfall Untersuchungen nicht erforderlich sind, weil bereits hinreichende Beurteilungsgrundlagen zur Prüfung der materiellen Voraussetzungen einer Städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme und zur sachgerechten Abwägung vorliegen. Dies ist vorliegend nicht der Fall. Insbesondere sind nach §§ 137 bzw. 169 BauGB die Beteiligungsverfahren zur Ermittlung der Mitwirkungsbereitschaft aller Betroffenen durchzuführen.

Nach §§ 141 Absatz 4 bzw. 165 Absatz 4 Satz 4 BauGB ist der Einleitungsbeschluss ortsüblich bekannt zu machen. In der Bekanntmachung muss das Gebiet, für welches die VU durchgeführt werden soll, eindeutig bezeichnet werden, z. B. durch Darstellung in einer Übersichtskarte und eine Kurzbeschreibung der Gebietsgrenzen. Für den einzelnen Grundstückseigentümer muss ersichtlich werden, ob sein Grundstück innerhalb oder außerhalb des Untersuchungsgebietes liegt und ob die durch den Beschluss begründeten besonderen Pflichten und Rechte für ihn greifen. In der Bekanntmachung muss auf die Auskunftspflicht nach § 138 BauGB hingewiesen werden.

Mit dem Einleitungsbeschluss sind verschiedene Rechtsfolgen verbunden. Die Vorschriften über die Beteiligung und Mitwirkung der Betroffenen nach § 137 BauGB, über die Auskunftspflicht nach §138 BauGB und über die Beteiligung und Mitwirkung öffentlicher Aufgabenträger nach § 139 BauGB sind nach Bekanntmachung des Einleitungsbeschlusses entsprechend anwendbar.

Ab diesem Zeitpunkt ist § 15 BauGB, Zurückstellung von Baugesuchen auf die Durchführung eines Vorhabens im Sinne des § 29 Absatz 1 und auf die Beseitigung einer baulichen Anlage entsprechend anzuwenden. Vorhaben und Rechtsvorgänge im Sinne von §144 Abs. 1 Nr. 1 und 2 BauGB sind bis zu zwölf Monate zurückzustellen.

Durch die Möglichkeiten zur Zurückstellung bzw. vorläufigen Untersagung von Bauvorhaben im Untersuchungsbereich kann die Gemeinde ihre Planungsziele sichern.

Inhalte der Vorbereitenden Untersuchung

Die VU dient dazu, das abwägungsrelevante Material, das heißt die für die Festlegung des Sanierungsgebietes bzw. des städtebaulichen Entwicklungsbereichs tragenden Gründe, zu ermitteln. Hierzu gehört insbesondere der Nachweis des Allgemeinwohlerfordernisses, der besonderen gemeindlichen oder regionalen Bedeutung, der Standorteignung und städtebaulichen Machbarkeit, der Erforderlichkeit des besonderen sanierungs- bzw. entwicklungsrechtlichen Instrumentariums und der zügigen Durchführbarkeit, sowohl hinsichtlich der Finanzierbarkeit als auch der generellen Machbarkeit.

Weitere wichtige Elemente sind die Ermittlung der Eigentumsverhältnisse, Information und Beteiligung der Betroffenen, insbesondere die Feststellung ihrer Mitwirkungs- und Verkaufsbereitschaft, die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange, die Ermittlung der entwicklungsunbeeinflussten Verkehrswerte, die Prognosen der Neuordnungswerte und schließlich die zweckmäßige Abgrenzung des tatsächlichen Entwicklungsbereichs.

Von besonderer Bedeutung ist schließlich die Erarbeitung eines ersten städtebaulichen Entwicklungskonzepts mit Darstellung der Ziele und Zwecke der Maßnahme. Diese ist auch Grundlage der Zeit- und Maßnahmenplanung sowie Kosten- und Finanzierungsübersicht.

Beteiligung der Akteure im Untersuchungsgebiet

Die Betroffenen sollen zur Mitwirkung angeregt und beraten werden. Die Regelungen zur Beteiligung der Betroffenen beziehen sich zeitlich auf die Gesamtdauer der Entwicklung, also sowohl auf die Vorbereitungs- als auch auf die Durchführungsphase. Erforderlich ist deshalb im Regelfall eine kontinuierliche Beteiligung in mehreren, aufeinander aufbauenden Schritten.

Prüfung von Alternativen zur Entwicklungsmaßnahme

Ein Projekt der Größenordnung und Komplexität wie das Hanauer Bahnhofsumfeld kann im Regelfall nur als Gesamtmaßnahme unter Einsatz des besonderen Städtebaurechts zügig durchgeführt werden. Im Rahmen der VU ist deshalb zu prüfen, ob das Instrumentarium des Sanierungsrechts ausreichend wäre, welches eine Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme ausschliesse. Ergänzend muss auch die Umlegung als Alternative untersucht werden.

Umlegung und Sanierung sind jedoch im konkreten Fall zur Problembewältigung voraussichtlich nicht geeignet. Obwohl die Stadt Hanau eine kooperative Entwicklungsstrategie verfolgen will, ist im Ergebnis der VU zu beurteilen, ob der kommunale Durchgangserwerb zur Verwirklichung der Entwicklungsziele in einigen Fällen erforderlich ist.

Für die städtebauliche Neuordnung des Untersuchungsgebietes wird der Einsatz von Sicherungsinstrumenten eine wesentliche Voraussetzung für eine geordnete Entwicklung sein. Die mit förmlicher Festlegung eintretende weitgehende Veränderungs- und Verfügungssperre schafft die Voraussetzungen, in dem sehr heterogenen Entwicklungsbereich mit vielen Einzeleigentümern und -interessen über

den notwendigen Zeitraum alle relevanten rechtlichen und tatsächlichen Veränderungen auf ihre Verträglichkeit mit den Entwicklungszielen zu überprüfen und gegebenenfalls zu untersagen.

Weiter werden gegenüber den genannten Alternativen die nachfolgenden Vorteile insbesondere einer Städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme gesehen:

- Baulandmobilisierung
- Bodenmarktbeeinflussung: Dämpfung der Bodenpreissteigerungen
- Erhöhung des Baulandangebots für nachgefragte Nutzungen
- Verfahrensbeschleunigung durch zügigere Bodenordnung
- Finanzierungsbeitrag zu Infrastrukturkosten durch Abschöpfung von Bodenwertsteigerungen
- Sicherstellung der Bauverwirklichung
- Mitwirkungspflicht öffentlicher Aufgabenträger
- Prozesssteuerung mit Hilfe des entwicklungsrechtlichen Instrumentariums, insbesondere durch den Genehmigungsvorbehalt
- Bessere Koordination im Rahmen der Gesamtmaßnahme
- Aufgabenübertragung auf Entwicklungsträger, Finanzierung im Rahmen der Gesamtmaßnahme

Verfahrensdauer

Mit dem sogenannten Zügigkeitsgebot verlangt das Gesetz, dass eine zügige Durchführung der Maßnahme innerhalb eines absehbaren Zeitraums, in der Regel 10 bis 15 Jahre, gewährleistet ist. Die Festlegung eines Entwicklungsbereichs ist deshalb nur dann möglich, wenn keine unüberwindbaren Durchführungshindernisse bestehen und sich aus einem abgestimmten Zeit- und Maßnahmenplan sowie der Kosten- und Finanzierungsübersicht ergibt, dass die Maßnahme innerhalb eines bestimmten, bereits absehbaren Zeitraums durchgeführt werden kann. Dabei sollen nicht wegen etwaiger Finanzierungsengpässe größere Durchführungspausen entstehen. Die maximale Dauer einer Entwicklungsmaßnahme schreibt das Gesetz nicht vor. Eine längere Dauer kann bei größeren Maßnahmen oder besonders komplizierten Neuordnungsbereichen erforderlich sein.

4. Fazit: Erfordernis der Einleitung von Vorbereitenden Untersuchungen zur Durchführung einer Städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme und des Beschlusses einer Vorkaufsrechtssatzung

Das Untersuchungsgebiet ist sowohl von seiner Größe (25 ha) als auch von seiner Bedeutung für die Stadt Hanau als Gewerbestandort, als Verkehrsknoten und als Stadtentree von herausragender Bedeutung. Das Image und die Attraktivität der gesamten Stadt als Wohnort und Wirtschaftsstandort können durch eine Aufwertung des Bereichs und der Wiedernutzung von hervorragend erschlossenen Flächen stark profitieren.

Eine Stärkung des Bahnhofsumfelds trägt dazu bei, die Anstrengungen und Erfolge des bereits erfolgten Innenstadtumbaus zu abzurunden und zu sichern. Dies sind übergeordnete Ziele des Allgemeinwohls, die den Einsatz des Besonderen Städtebaurechts rechtfertigen.

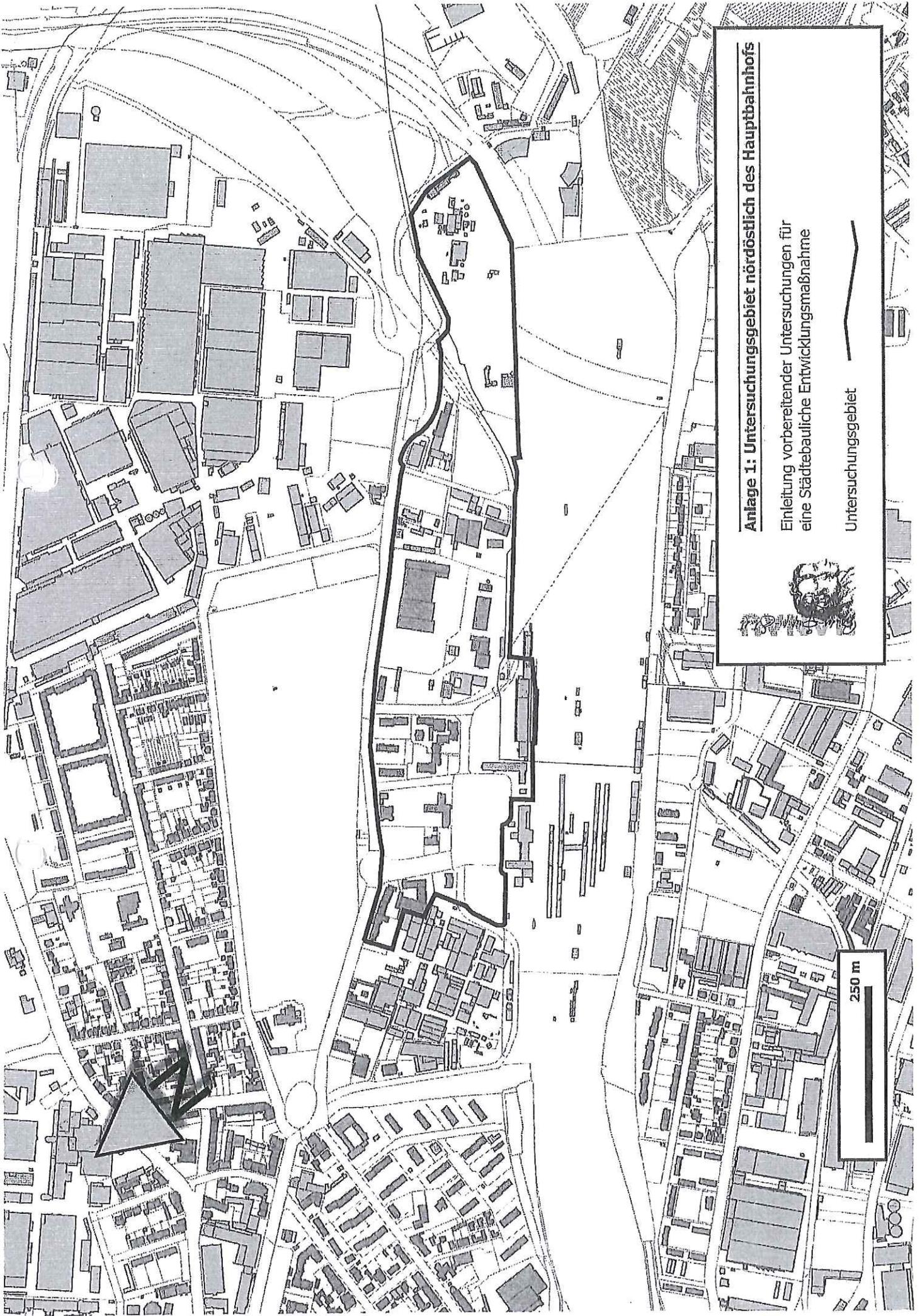
Die Vielzahl der Akteure (Grundstückseigentümer, Unternehmen, Deutsche Bahn, Stadt, Bewohner, Pendler) die Interessen an der Entwicklung haben, erfordert eine abgestimmte Gesamtmaßnahme und eine koordinierte und zügige Umsetzung der Maßnahmen.

Insofern sind die Voraussetzungen für die Einleitung vorbereitender Untersuchungen aus Sicht der Stadt gegeben. Die Stadt strebt daher die Durchführung von Vorbereitenden Untersuchungen für die Durchführung einer Städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme nach §165 BauGB an.

Die Möglichkeit zur Ausübung des Vorkaufsrechts ist erforderlich, um den Erfolg und die Wirtschaftlichkeit der Städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme als koordinierte Gesamtmaßnahme bereits in einer frühen Planungsphase abzusichern.

Anlage/n:

- Anlage 1: Abgrenzung des Untersuchungsraums für Vorbereitende Untersuchungen nach § 165 Abs. 4 BauGB zur Durchführung einer Städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme
- Anlage 2: Vorkaufsrechtssatzung
- Anlage 3: Übersicht über Flächen innerhalb und außerhalb des Verfügungsbereichs der Stadt Hanau



Anlage 1: Untersuchungsgebiet nördöstlich des Hauptbahnhofs

Einleitung vorbereitender Untersuchungen für eine Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme

Untersuchungsgebiet



**Anlage 2 zur Vorlage FB7.1/8712/2018
Beschluss über eine Vorkaufsrechtsatzung nach § 25 BauGB**

SATZUNG

**über ein Besonderes Vorkaufsrecht nach § 25 BauGB
Vorkaufsrechtssatzung „Nordöstlich des Hauptbahnhofs“**

Aufgrund des § 25 Absatz 1 Nr. 2 des Baugesetzbuches (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 03.11.2017 (BGBl. I S. 3634), i. V. mit § 5 der Hessischen Gemeindeordnung (HGO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 07.03.2005 (GVBl. I S. 142), zuletzt geändert durch Gesetz vom 21.06.2018 (GVBl. S. 291), hat die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Hanau in ihrer Sitzung am _____ folgende Satzung beschlossen:

§ 1

Anordnung des Vorkaufsrechts

Der Stadt Hanau steht zur Sicherung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung im Bereich im Nordwesten vom Kreuzungsbereich Dettinger Straße/ Am Hauptbahnhof über den Bereich zwischen Industrieweg und Bahngleisen bis zur Straße Heideäcker als östliche Abgrenzung (ca. 25 ha) gemäß § 25 Abs. 1 Nr. 2 BauGB ein Besonderes Vorkaufsrecht zu.

§ 2

Räumlicher Geltungsbereich

Der Geltungsbereich ist im Lageplan, der Bestandteil dieser Satzung ist (Anlage 1), dargestellt. Das vom Vorkaufsrecht betroffene Gebiet erstreckt sich auf folgende Flurstücke:

Gemarkung	Flur	Flurst.
Hanau	41	11/1
Hanau	41	19/26
Hanau	41	19/33
Hanau	41	19/49
Hanau	41	19/70
Hanau	41	19/77
Hanau	41	19/95
Hanau	41	19/96
Hanau	41	82/12
Hanau	41	9/11
Hanau	41	9/16
Hanau	41	9/23
Hanau	41	9/28
Hanau	41	9/29
Hanau	41	9/31

Gemarkung	Flur	Flurst.
Hanau	43	108/3
Hanau	43	76/18
Hanau	43	76/19
Hanau	43	76/20
Hanau	43	77/3
Hanau	43	78/1
Hanau	43	78/2
Hanau	43	80/1
Hanau	43	82
Hanau	43	83/1
Hanau	43	84/7
Hanau	43	84/8
Hanau	43	84/9
Hanau	43	85/3
Hanau	43	87/3
Hanau	43	87/4
Hanau	43	87/5
Hanau	43	87/6
Hanau	43	87/7
Hanau	43	88/1
Hanau	43	88/4
Hanau	43	88/5
Hanau	43	88/6
Hanau	43	88/7
Hanau	43	89
Hanau	43	93
Hanau	43	95/6
Hanau	43	95/7
Hanau	43	95/8
Hanau	43	97/5
Hanau	43	97/6
Hanau	43	97/7
Hanau	43	97/8
Hanau	43	98/10
Hanau	43	98/3
Hanau	43	98/4
Hanau	43	98/7
Hanau	43	98/8
Hanau	43	98/9
Großauheim	79	482/37
Großauheim	79	482/46
Großauheim	79	482/47
Großauheim	79	482/48
Großauheim	79	482/49
Großauheim	79	482/50

Gemarkung	Flur	Flurst.
Großauheim	79	482/51
Großauheim	79	482/52
Großauheim	79	482/53
Großauheim	79	482/54
Großauheim	80	362/13
Großauheim	83	2/8
Großauheim	83	2/9

Die Flächen der HIS befinden sich im städtischen Eigentum, die Flächen der HSB im Eigentum der Stadtwerke und sind im Erbbaurecht an die HSB vergeben. Die Flächen befinden sich somit im Einflussbereich der Stadt und eines städtischen Unternehmens. Diese Flurstücke werden nicht aufgeführt.

§ 3

Rechtswirkungen des Besonderen Vorkaufsrechts

Die Eigentümer der unter das Vorkaufsrecht nach dieser Satzung fallenden Grundstücke sind verpflichtet, der Stadt Hanau den Abschluss eines Kaufvertrages über ihr Grundstück unverzüglich anzuzeigen.

§ 4

Inkrafttreten

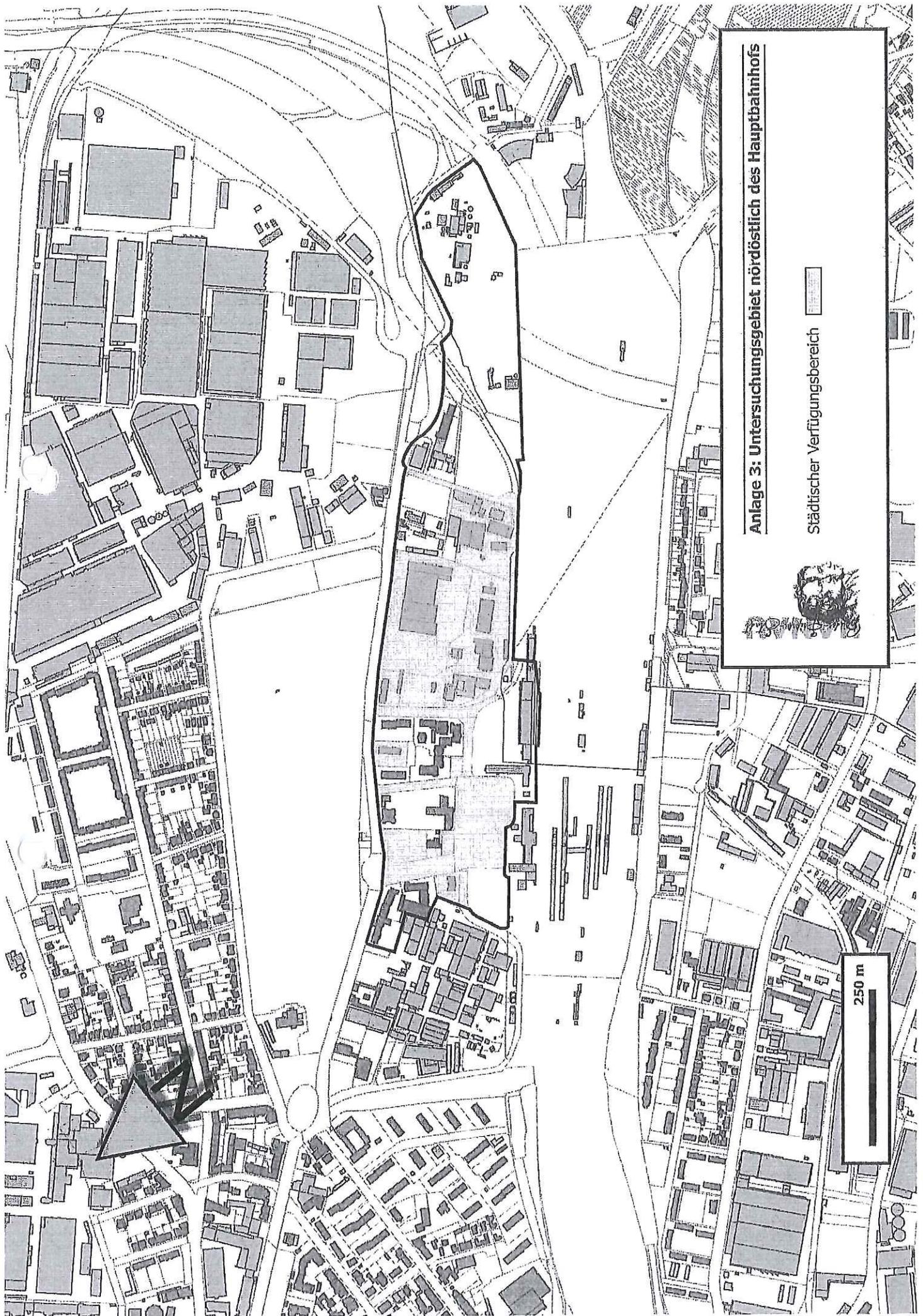
Diese Satzung tritt mit ihrer öffentlichen Bekanntmachung in Kraft.

Der Magistrat der Stadt Hanau

Hanau, den _____

Kaminsky
Oberbürgermeister

Öffentliche Bekanntmachung am _____ (Bereitstellungstag)



Anlage 3: Untersuchungsgebiet nördöstlich des Hauptbahnhofs

Städtischer Verfügungsbereich



250 m



Stadtrecht

Satzung über ein Besonderes Vorkaufsrecht nach § 25 BauGB Vorkaufsrechtssatzung „Nordöstlich des Hauptbahnhofs“

Stadtverordneten- beschluss:	Ausfertigung:	Veröffentlichung:	Inkrafttreten:
17.12.2018	18.12.2018	19.12.2018	11.1.2019

Aufgrund des § 25 Absatz 1 Nr. 2 des Baugesetzbuches (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 03.11.2017 (BGBl. I S. 3634), i. V. mit § 5 der Hessischen Gemeindeordnung (HGO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 07.03.2005 (GVBl. I S. 142), zuletzt geändert durch Gesetz vom 21.06.2018 (GVBl. S. 291), hat die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Hanau in ihrer Sitzung am 17.12.2018 folgende Satzung beschlossen:

§ 1

Anordnung des Vorkaufsrechts

Der Stadt Hanau steht zur Sicherung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung im Bereich im Nordwesten vom Kreuzungsbereich Dettinger Straße/ Am Hauptbahnhof über den Bereich zwischen Industriegeweg und Bahngleisen bis zur Straße Heideäcker als östliche Abgrenzung (ca. 25 ha) gemäß § 25 Abs. 1 Nr. 2 BauGB ein Besonderes Vorkaufsrecht zu.

§ 2

Räumlicher Geltungsbereich

Der Geltungsbereich ist im Lageplan, der Bestandteil dieser Satzung ist (Anlage 1), dargestellt. Das vom Vorkaufsrecht betroffene Gebiet erstreckt sich auf folgende Flurstücke:

Gemarkung	Flur	Flurst.
Hanau	41	11/1
Hanau	41	19/26
Hanau	41	19/33
Hanau	41	19/49
Hanau	41	19/70
Hanau	41	19/77
Hanau	41	19/95
Hanau	41	19/96
Hanau	41	82/12
Hanau	41	9/11
Hanau	41	9/16
Hanau	41	9/23
Hanau	41	9/28

Hanau	41	9/29
Hanau	41	9/31
Gemarkung	Flur	Flurst.
Hanau	43	108/3
Hanau	43	76/18
Hanau	43	76/19
Hanau	43	76/20
Hanau	43	77/3
Hanau	43	78/1
Hanau	43	78/2
Hanau	43	80/1
Hanau	43	82
Hanau	43	83/1
Hanau	43	84/7
Hanau	43	84/8
Hanau	43	84/9
Hanau	43	85/3
Hanau	43	87/3
Hanau	43	87/4
Hanau	43	87/5
Hanau	43	87/6
Hanau	43	87/7
Hanau	43	88/1
Hanau	43	88/4
Hanau	43	88/5
Hanau	43	88/6
Hanau	43	88/7
Hanau	43	89
Hanau	43	93
Hanau	43	95/6
Hanau	43	95/7
Hanau	43	95/8
Hanau	43	97/5
Hanau	43	97/6
Hanau	43	97/7
Hanau	43	97/8
Hanau	43	98/10
Hanau	43	98/3
Hanau	43	98/4
Hanau	43	98/7
Hanau	43	98/8
Hanau	43	98/9
Großauheim	79	482/37
Großauheim	79	482/46
Großauheim	79	482/47
Großauheim	79	482/48
Großauheim	79	482/49
Großauheim	79	482/50

Gemarkung	Flur	Flurst.
Großauheim	79	482/51
Großauheim	79	482/52
Großauheim	79	482/53
Großauheim	79	482/54
Großauheim	80	362/13
Großauheim	83	2/8
Großauheim	83	2/9

Die Flächen der HIS befinden sich im städtischen Eigentum, die Flächen der HSB im Eigentum der Stadtwerke und sind im Erbbaurecht an die HSB vergeben. Die Flächen befinden sich somit im Einflussbereich der Stadt und eines städtischen Unternehmens. Diese Flurstücke werden nicht aufgeführt.

§ 3

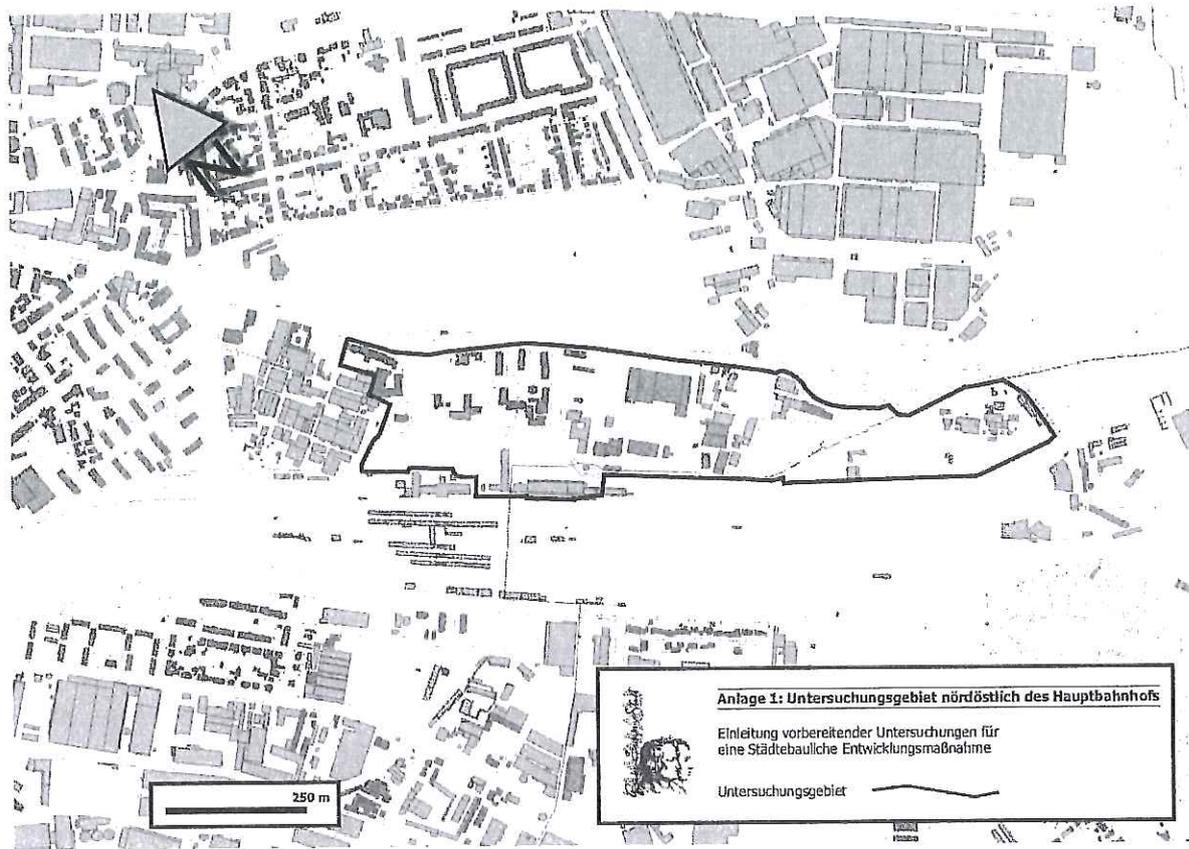
Rechtswirkungen des Besonderen Vorkaufsrechts

Die Eigentümer der unter das Vorkaufsrecht nach dieser Satzung fallenden Grundstücke sind verpflichtet, der Stadt Hanau den Abschluss eines Kaufvertrages über ihr Grundstück unverzüglich anzuzeigen.

§ 4

Inkrafttreten

Diese Satzung tritt mit ihrer öffentlichen Bekanntmachung in Kraft.



Satzung
über ein Besonderes Vorkaufsrecht nach § 25 BauGB Vorkaufsrechtssatzung „Nordöstlich des Hauptbahnhofs“

Aufgrund des § 25 Absatz 1 Nr. 2 des Baugesetzbuches (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 03.11.2017 (BGBl. I S. 3634), i. V. mit § 5 der Hessischen Gemeindeordnung (HGO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 07.03.2005 (GVBl. I S. 142), zuletzt geändert durch Gesetz vom 21.06.2018 (GVBl. S. 291), hat die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Hanau in ihrer Sitzung am 17.12.2018 folgende Satzung beschlossen:

§ 1
Anordnung des Vorkaufsrechts

Der Stadt Hanau steht zur Sicherung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung im Bereich im Nordwesten vom Kreuzungsbereich Dettinger Straße/ Am Hauptbahnhof über den Bereich zwischen Industrieweg und Bahngleisen bis zur Straße Heideäcker als östliche Abgrenzung (ca. 25 ha) gemäß § 25 Abs. 1 Nr. 2 BauGB ein Besonderes Vorkaufsrecht zu.

§ 2
Räumlicher Geltungsbereich

Der Geltungsbereich ist im Lageplan, der Bestandteil dieser Satzung ist (Anlage 1), dargestellt. Das vom Vorkaufsrecht betroffene Gebiet erstreckt sich auf folgende Flurstücke:

Gemarkung	Flur	Flurst.
Hanau	41	11/1
Hanau	41	19/26
Hanau	41	19/83
Hanau	41	19/49
Hanau	41	19/70
Hanau	41	19/77
Hanau	41	19/95
Hanau	41	19/96
Hanau	41	82/12
Hanau	41	9/11
Hanau	41	9/16
Hanau	41	9/23
Hanau	41	9/28
Hanau	41	9/29
Hanau	41	9/31
Hanau	43	108/3
Hanau	43	76/18
Hanau	43	76/19
Hanau	43	76/20
Hanau	43	77/3
Hanau	43	78/1
Hanau	43	78/2
Hanau	43	80/1
Hanau	43	82
Hanau	43	83/1
Hanau	43	84/7
Hanau	43	84/8
Hanau	43	84/9
Hanau	43	85/3
Hanau	43	87/3
Hanau	43	87/4
Hanau	43	87/5
Hanau	43	87/6
Hanau	43	87/7
Hanau	43	88/1
Hanau	43	88/4
Hanau	43	88/5
Hanau	43	88/6
Hanau	43	88/7
Hanau	43	89
Hanau	43	93
Hanau	43	95/6
Hanau	43	95/7
Hanau	43	95/8
Hanau	43	97/5
Hanau	43	97/6
Hanau	43	97/7
Hanau	43	97/8
Hanau	43	98/10
Hanau	43	98/3
Hanau	43	98/4
Hanau	43	98/7
Hanau	43	98/8
Hanau	43	98/9
Großauheim	79	482/37
Großauheim	79	482/46
Großauheim	79	482/47
Großauheim	79	482/48
Großauheim	79	482/49
Großauheim	79	482/50
Großauheim	79	482/51
Großauheim	79	482/52
Großauheim	79	482/53
Großauheim	79	482/54
Großauheim	80	362/13
Großauheim	83	2/8
Großauheim	83	2/9

Die Flächen der HIS befinden sich im städtischen Eigentum, die Flächen der HSB im Eigentum der Stadtwerke und sind im Erbbaurecht an die HSB vergeben. Die Flächen befinden sich somit im Einflussbereich der Stadt und eines städtischen Unternehmens. Diese Flurstücke werden nicht aufgeführt.

§ 3
Rechtswirkungen des Besonderen Vorkaufsrechts

Die Eigentümer der unter das Vorkaufsrecht nach dieser Satzung fallenden Grundstücke sind verpflichtet, der Stadt Hanau den Abschluss eines Kaufvertrages über ihr Grundstück unverzüglich anzuzeigen.

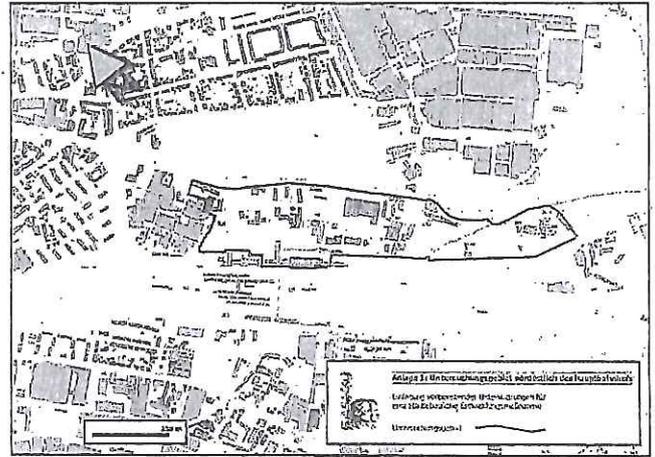
§ 4
Inkrafttreten

Diese Satzung tritt mit ihrer öffentlichen Bekanntmachung in Kraft. Der Lageplan gemäß § 2 der Vorkaufsrechtssatzung wird in der Zeit vom 2. - 10. Januar 2019

während der allgemeinen Dienststunden (montags bis donnerstags von 8.30 Uhr bis 12.00 Uhr und von 13.00 Uhr bis 17.00 Uhr; freitags von 8.30 Uhr bis 12.00 Uhr) beim Magistrat der Stadt Hanau, 63452 Hanau, Hessen-Homburg-Platz 7, 2. Obergeschoss, Zimmer 2.16 (Stadtplanungsamt/Offenlegungsstelle) öffentlich ausgelegt.

Hanau, den 18. Dezember 2018

Stadt Hanau
Magistrat
Kaminsky
Oberbürgermeister



Stadt Hanau

veröffentlicht im Hanauer Anzeiger am 19. 12. 2018

Hanau, den 19. 12. 2018

Vorlage an die Stadtverordnetenversammlung	Vorlagennummer: FB7.1/10097/2021
	Verfasser: Anja Batke
Sachbearbeitendes Amt: FB 7.1 Stadtplanungsamt	Aktenzeichen:
	Datum: 15.06.2021
Folgende Ämter, Fachbereiche, Eigenbetriebe haben mitgezeichnet:	
EB Hanau Infrastruktur Service	

Vorläufige Beratungsfolge:		
Status	Datum	Gremium
N	28.06.2021	Magistrat
Ö	06.07.2021	Ortsbeirat Hanau Innenstadt
Ö	07.07.2021	Ausländerbeirat
Ö	12.07.2021	Stadtverordnetenversammlung

Beschluss über das städtebauliche Entwicklungskonzept für den Bereich nord-östlich des Hauptbahnhofs im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchung nach § 165 BauGB (Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme)

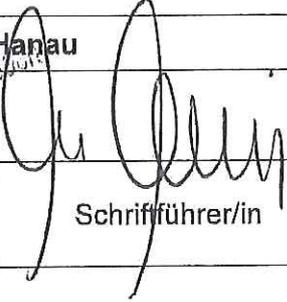
Die Stadtverordnetenversammlung wird gebeten, folgenden Beschluss zu fassen:

1. Das städtebauliche Entwicklungskonzept (Anlage 1) für das Gebiet nordöstlich des Hauptbahnhofs (VU-Gebiet) wird befürwortet.
2. Der Magistrat wird beauftragt, auf der Grundlage des Konzepts die Vorbereitende Untersuchung nach §165 BauGB (Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme) bis zum Ende des Jahres 2021 zum Abschluss zu bringen.


Kaminsky
Oberbürgermeister

Beschluss des Magistrats der Stadt Hanau		
	gemäß Vorlage beschlossen	
Oberbürgermeister		Protokollführung

Beschluss der Stadtverordnetenversammlung der Stadt Hanau

	<p><i>Entsch. Vorlage des Magistrats einstimmig beschlossen</i></p>	
Stadtverordnetenvorsteherin		Schriftführer/in

Begründung:

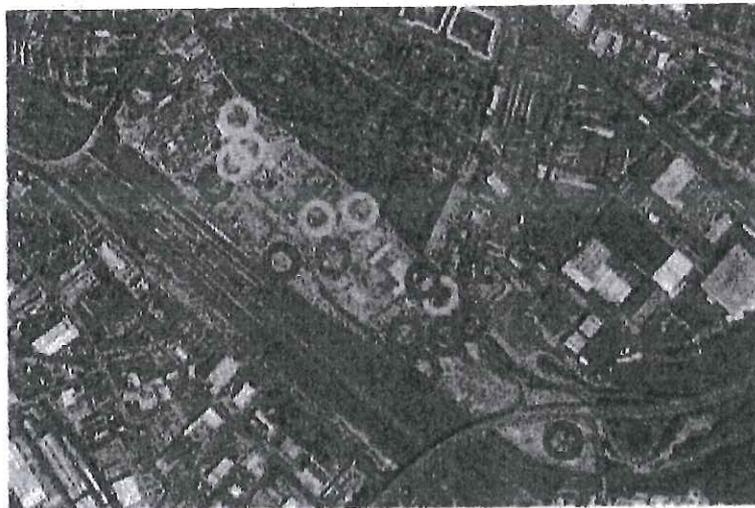
1. Ausgangssituation

Die Stadtverordnetenversammlung hat am 17.12.2018 die Einleitung einer Vorbereitenden Untersuchung nach §165 BauGB (Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme) für das Gebiet nordöstlich des Hauptbahnhofs zwischen Dettinger Straße und Heideäcker beschlossen (Vorlage Nr. FB7.1/8712/2018). Mit der Durchführung der Untersuchung wurde die BAUprojekt Hanau GmbH beauftragt. Gleichzeitig wurde ein besonderes Vorkaufsrecht gemäß §25 (1) Nr. 2 BauGB für das Gebiet beschlossen, um die Planungsziele zu sichern.

Am 14.12.2020 hat die Stadtverordnetenversammlung einen Sachstandsbericht (Vorlage Nr.: FB7.1/9784/2020) zum Fortgang der Untersuchungen zur Kenntnis genommen und einen Beschluss über Eckpunkte der zukünftigen städtebaulichen Entwicklung des Gebiets gefasst (Stukturkonzept).

Das Strukturkonzept wurde zwischenzeitlich den Immobilieneigentümerinnen und Gewerbetreibenden im Untersuchungsgebiet in einer Dialogveranstaltung vorgestellt und diskutiert. Hierzu wurden diese am 20.04.2021 zu einer digitalen Informations- und Diskussionsveranstaltung eingeladen. Von diesem Angebot machten 25 Akteure aus dem Gebiet Gebrauch, wobei sich die Teilnehmenden gut über das gesamte Gebiet verteilten. Unterschiedliche Interessenlagen aus gewerblicher und wohnungswirtschaftlicher Perspektive spiegeln sich in der Runde wider.

Welche Liegenschaften wurden durch die Teilnehmenden vertreten?



- Gewerbe
- Wohnen
- HSB

Abbildung 1: Teilnehmende der Dialogveranstaltung

Vertreten waren die folgenden Interessengruppen:

- Immobilieneigentümer von Gewerbeflächen
- Gewerbetreibende (Mieter am Standort)
- Selbstnutzer (Gewerbetreibende, die Eigentümer ihrer Fläche sind)
- Immobilieneigentümer von Mietwohnungsgebäuden
- Einzeleigentümer von Eigentumswohnungen

Des Weiteren wurde über die Internet-Plattform Zukunft Hanau am 19. Mai 2021 der breiten Öffentlichkeit die Möglichkeit geboten, sich über die planerischen Überlegungen für das Bahnhofsumfeld zu informieren, im Chat Fragen zu stellen und auf diese ad-hoc Antworten zu erhalten. Rund 80 Personen haben an der Veranstaltung teilgenommen, wovon 50 Personen sich durch Fragen aktiv beteiligt haben. (Das Hauptbahnhof-Areal – die Visitenkarte der Stadt - Zukunft Hanau (zukunft-hanau.de))

Beide Veranstaltungen dienten dazu, das vorgeschlagene Entwicklungskonzept im Dialog mit den AkteurlInnen im Gebiet sowie der interessierten Öffentlichkeit zu reflektieren und auf diese Weise zu verfestigen.

Mit der anstehenden Beschlussfassung soll nun eine Grundlage geschaffen werden, um für die im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchungen anstehenden Berechnungen der Wirtschaftlichkeit und zur Einschätzung der Machbarkeit die erforderliche Verbindlichkeit herzustellen. Dies schließt nicht aus, dass neue Erkenntnisse oder Entwicklungen zu einem späteren Zeitpunkt zu einer Weiterentwicklung des städtebaulichen Konzepts führen können.

Das städtebauliche Konzept wird im Folgenden in seinen Eckpunkten und Bausteinen kurz umrissen. Dabei werden insbesondere die Themen aufgegriffen, die auch im Rahmen der oben genannten Diskussionsveranstaltungen von den Teilnehmenden angesprochen oder nachgefragt wurden. Die beigefügten Anlagen veranschaulichen die Planung.

2. Eckpunkte und Bausteine des städtebaulichen Entwicklungskonzepts **(Anlage 1)**

Das Plangebiet umfasst eine Gesamtfläche von ca. 30 ha (ca. 5 ha Areal Heraeus Quarzglas, ca. 25 ha Untersuchungsgebiet VU). Es gliedert sich in mehrere Teilbereiche, deren Charakteristika in der Beschlussvorlage vom Dezember 2020 ausführlich beschrieben werden:

- Standort Heraeus Quarzglas und angrenzende Flächen
- Bahnhofsumfeld
- Standort HIS/ HSB sowie angrenzendes Kleingewerbe
- Holzpark Hanau (ehem. Rütgers Areal)

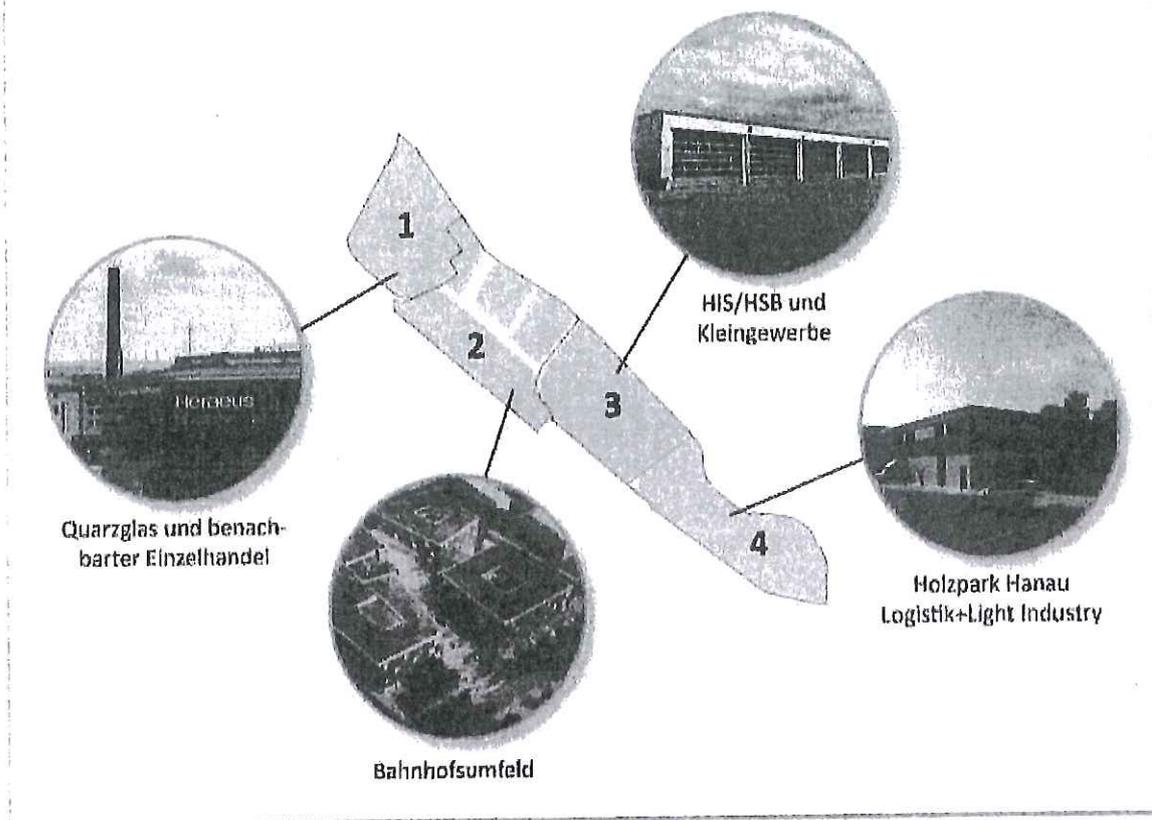


Abbildung 2: Teilbereiche des Untersuchungsgebiets

Grundlegende Zielaussagen für die Neuentwicklung des Gebiets

Das städtebauliche Entwicklungskonzept sieht für die genannten Bereiche eine Neustrukturierung mit einer unterschiedlichen Profilierung vor. Die Entwicklung des Bereichs stellt nach dem Innenstadttumbau und der Konversion einen weiteren Meilenstein für die gesamte Stadtentwicklung dar.

Thematisch knüpft das Konzept insofern an die Innenstadtentwicklung an, als dass die Gestaltung der Stadtplätze und das Herausarbeiten der unterschiedlichen Funktionen und Begabungen dieser Plätze ein Leitmotiv der Gestaltung ist. Klar umgrenzte Plätze in einer menschlichen Maßstäblichkeit und mit einer einheitlichen Gestaltung, wie sie z. B. in historischen Stadtkernen südeuropäischer Städte vorzufinden sind, geben den Nutzerinnen Orientierung und werden als attraktiv wahrgenommen.

Die Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes und die Weiterentwicklung zu einem Stadtplatz setzt diesen Gedanken fort. Längerfristig soll dieser Gedanke durch die Erarbeitung von Konzepten für die Gestaltung der Achse zwischen Kurt-Blaum-Platz und Ehrensäule weiterentwickelt werden.

Die Grundlinien der weiteren Entwicklung im Plangebiet rund um den Hauptbahnhof lassen sich wie folgt umreißen:

- Das Gebiet soll auch in Zukunft schwerpunktmäßig ein gewerblich geprägter Standort für ein vielfältiges Spektrum von Arbeitsplätzen aus Forschung, Produktion, öffentlicher Verwaltung, Dienstleistung und Logistik sein. Die gesamte Bandbreite von wirtschaftlichen Aktivitäten – von urbanen kleinteiligen Nutzungen bis hin zu robusten gewerblichen Nutzungen – sollen hier ihren Platz finden.
- Zudem sind alle Ansprüche zu erfüllen, die mit der verkehrlichen Funktion als zentraler Mobilitätsknotenpunkt der Stadt einhergehen. Der Hauptbahnhof ist für Hanauerinnen und Hanauer sowie für die BerufspendlerInnen aus umliegenden Gemeinden ein wichtiger Umsteigepunkt. Er ist Schnittstelle zur Region und zum Fernverkehr (ICE-Halt und Verbindung zum Flughafen). Für die anstehende Mobilitätswende mit einer stärkeren Betonung von umweltfreundlichen, klimaschonenden Verkehrsmitteln gegenüber der Pkw-Nutzung soll hier die erforderliche Infrastruktur geschaffen werden.
- Die rund 770 BewohnerInnen des Gebiets sind starken Belastungen durch Verkehr, Lärm, Luftschadstoffen und lokalklimatischen Belastungen ausgesetzt. Zudem befinden sich im weiteren Umfeld Bestandsbetriebe mit Anlagen, die unter Störfallrichtlinien fallen und in deren Nähe eine nennenswerte Ausweitung von Wohnen und besonders schutzbedürftigen Nutzungen wie z. B. Kindertagesstätten nicht genehmigungsfähig wäre. Vorhandene Wohnnutzungen haben Bestandsschutz und sollen in ihrer Qualität weiterentwickelt werden. Die Errichtung neuer Wohngebiete steht jedoch an dieser Stelle im Stadtgebiet nicht im Fokus. Das Angebot an größeren Spielplätzen oder Kinderbetreuungseinrichtungen des Freigerichtviertels kann zur Deckung des Bedarfs an sozialer Infrastruktur aus dem direkten Bahnhofsumfeld beitragen.
- Der Bahnhof selbst und das gesamte Bahnhofsumfeld prägen ganz wesentlich den Eindruck, den pendelnde Berufstätige aus der Region, BesucherInnen, Reisende aus anderen Teilen der Welt und natürlich auch die Hanauerinnen und Hanauer von der Stadt haben – das Gebiet ist eine Visitenkarte für Hanau. Das städtebauliche Konzept zielt daher darauf ab, ein lebendiges, attraktives und einladendes Stadtentree zu gestalten, mit dem sich die BewohnerInnen der Stadt identifizieren können und wo sie sich sicher fühlen. Dazu gehören neben anspruchsvoll gestalteten zeitgemäßen Neubauten für die Ansiedlung von Unternehmen auch gepflegte Freiflächen mit möglichst viel Stadtgrün und hoher Aufenthaltsqualität. Die neuen Gebäude mit ihren Nutzungen sollen den oben angesprochenen Stadtplatz umrahmen, begrenzen und beleben. Gastronomische oder kulturelle Angebote sollen für einen urbanen Charakter sorgen. Insgesamt soll das Gebiet zu einem attraktiven Teil der Innenstadt werden – sowohl funktional, als auch schön.

Standort Heraeus Quarzglas (Anlage 2)

Die Verlagerung der Produktion am Standort Heraeus Quarzglas wird bis Ende des Jahres 2023 abgeschlossen sein. Dann wird sich der bisher vom Stadtgebiet abgeschottete Bereich, der immerhin eine Fläche von rund 5 ha umfasst, öffnen.

Einzelne attraktive Bestandsgebäude werden erhalten, veranschaulichen die Industriegeschichte des Standorts und dienen als Identität stiftende Anknüpfungspunkte. Im Wesentlichen wird das Gebiet jedoch neu entwickelt und es kann somit ein ganz neues Stück Stadt entstehen. Straßen-, Fuß- und Radwegeverbindungen in Richtung Innenstadt und zum Bahnhof können neu etabliert werden.

Gemischte Nutzungen, Büros, stadtverträgliche Produktion, Forschungslabore oder Kulturangebote können sich hier in einem attraktiven urbanen Umfeld mit attraktiv gestalteten öffentlichen Räumen („Heraeus Plaza“) und Gastronomie ansiedeln. Auch die Ansiedlung eines Hotels ist denkbar.

Über die Gestaltung der Schnittstelle zwischen den Entwicklungen auf dem Heraeus-Areal und dem weiteren Plangebiet stehen Heraeus und die Stadt in einem engen partnerschaftlichen Austausch.

An dieser Stelle ist eine höhere städtebauliche Dichte mit Gebäudehöhen von bis zu 6-8 Geschossen denkbar. Eine hohe Dichte ist sowohl städtebaulich im Sinne einer Landmarke sinnvoll, als auch erforderlich, um eine Wirtschaftlichkeit der Entwicklung zu ermöglichen. Die erforderlichen Investitionen in die Aufbereitung der vollständig versiegelten ehemaligen Industrieflächen für neue Nutzungen lassen sich nur durch eine hohe Ausnutzung finanzieren.

Der Entwicklungszeitraum kann sich nach Baubeginn auf ca. 5-8 Jahre erstrecken. Baumaßnahmen könnten nach 2024 beginnen.

Bahnhofsumfeld (Anlage 3)

Das Bahnhofsumfeld umfasst mehrere Elemente: das Bahnhofsgebäude, den Bahnhofsvorplatz, einen „Boulevard“ als verbindende Achse im öffentlichen Raum, das „Haus rund um das Erwerbsleben“ sowie vorhandene Wohnbebauung.

Das Bahnhofsempfangsgebäude selbst wird bis auf Weiteres bestehen bleiben. Die aktuell laufende Sanierung der Bahnsteige, der barrierefreie Umbau sowie die Neugestaltung des Fußgängertunnels unter den Gleisanlagen werden jedoch den Gesamteindruck verbessern.

Die DB und die Stadt stehen in einem positiven engen Austausch und diskutieren über weitere Möglichkeiten der Aufwertung des Gebäudes und des Umfelds. Die Kooperationsbereitschaft ist vorhanden, sodass die direkt an den Bahnhof angrenzenden Flächen, die sich in Besitz der DB befinden, in die Überlegungen zur Gesamtkonzeption einbezogen werden können.

Der Bahnhofsvorplatz soll zu einem attraktiven städtischen Platz entwickelt werden, der gleichzeitig auch funktionale Anforderungen als Mobilitätsdrehscheibe erfüllt. Mit dem Beginn der Umgestaltung kann mittelfristig, d. h. in einem Zeitfenster von 3-7 Jahren, gerechnet werden.

Das prägende Charakteristikum für den öffentlichen Raum soll ein neu anzulegender Boulevard sein, der sich entlang der Boschstraße erstreckt. Dieser Boulevard stellt gewissermaßen die Wirbelsäule der gesamten Quartiersentwicklung dar und verbindet wie eine Spange das neue Heraeus-Quartier mit den angrenzenden Neuentwicklungen bis zu dem neu gestalteten Areal der städtischen Unternehmen (HSB, HIS), der städtischen Infrastrukturbetriebe (HSB, HIS). Hier entsteht ein attraktiver öffentlicher Stadtraum mit Aufenthaltsqualität und mit positiven Effekten für das Lokalklima. Die erste Immobilienentwicklung an dieser neuen Adresse findet gegenüber dem Hauptbahnhof statt, wo die Bundesagentur für Arbeit und die Stadt Hanau gemeinsam das „Haus rund um das Erwerbsleben“ errichten werden. Hier werden unterschiedliche Beratungs-, Dienstleistungs- und Bildungsangebote gebündelt. Attraktive, hochwertig gestaltete und nachhaltige Gebäude werden das Erscheinungsbild prägen und den NutzerInnen ermöglichen die Synergiepotenziale einer engen Kooperation auszuschöpfen. Diskutiert wird eine 4- bis 5 geschossige Bebauung. Mit dem Beginn von Baumaßnahmen kann 2023 gerechnet werden.

Für die BewohnerInnen der angrenzenden Wohngebäude stellt der Boulevard eine spürbare Aufwertung des Wohnumfelds dar. Der Bestand an Wohnungen soll gehalten und qualitativ weiterentwickelt werden.

Auf dem Bahnhofsvorplatz selbst müssen alle Infrastrukturangebote untergebracht werden, die für einen reibungslosen Stadtverkehr erforderlich sind: Barrierefreie Bushaltestellen der Stadt- und Regionalbusse, Taxistand, Carsharing-Angebote, Fahrradparkhaus, Kurzzeitparkplätze, E-Ladestationen und Haltemöglichkeiten für Fernbusse. Hierfür werden durch entsprechende Fachbüros Planungen erarbeitet. Für das städtebauliche Konzept wurde der Platzbedarf möglichst realistisch eingeschätzt, die genaue Positionierung der verschiedenen Einrichtungen kann allerdings später von der Darstellung im Konzept abweichen.

Eine zentrale Fragestellung ist die Organisation des Parkens. Heute wird das Erscheinungsbild des Bahnhofsumfelds von einer Vielzahl von Pkw-Stellplätzen für PendlerInnen geprägt (insgesamt rund 1.200, verteilt auf 8 Parkplätze). Insgesamt ist es ein Ziel der Stadt, das ebenerdige Parken im öffentlichen Raum deutlich zu verringern, um Platz für attraktivere Nutzungen zu gewinnen. Daher sollen neue Parkhäuser errichtet werden. In einer ersten Planung von 2018 wurde ein Stellplatzbedarf von rund 1.500 Park+Ride Plätzen ermittelt, der aus heutiger Sicht eher unterdimensioniert erscheint.

Mit dem Bau der Nordmainischen S-Bahn, für die aktuell das Planfeststellungsverfahren durchgeführt wird, und anderen geplanten Ausbaumaßnahmen und Angebotsverbesserungen im Schienen- und Busverkehr steigt die Bedeutung des Hanauer Hauptbahnhofs für PendlerInnen aus den umliegenden Kommunen, die von Hanau aus ihren Arbeitsplatz in der weiteren Rhein-Main-Region per Bahn erreichen wollen. Auch die neu entstehenden

Nutzungen und Arbeitsplätze und das Bevölkerungswachstum der Stadt führen insgesamt zu einem Zuwachs an Mobilität, was zwangsläufig auch zu einer höheren Frequentierung des Hauptbahnhofs führen wird.

Eine Priorität und ein wesentlicher Beitrag zur Mobilitätswende ist es daher, Alternativen zum Auto anzubieten, um das Wachstum der Nachfrage nach zusätzlichen Stellplätzen zu begrenzen. Dazu gehört die Stärkung der Attraktivität der Busverbindungen sowie der städtischen und überörtlichen Radwegenetze. Die Fuß- und Radwegebeziehungen im Bahnhofsumfeld sollen in der Streckenführung und Qualität optimiert werden. Die Menge und der Komfort der Radabstellanlagen soll durch den Bau eines Fahrradparkhauses deutlich gesteigert werden. Bei neuen Immobilienentwicklungen kann aufgrund der ausgezeichneten Erreichbarkeit des Standorts mit einem deutlich reduzierten Stellplatzschlüssel geplant werden.

Die Rolle als regionaler Verkehrsknoten und Umsteigepunkt zwischen Individualverkehr, Bus- und regionalem Schienenverkehr ist Bestandteil der Funktion Hanau als Oberzentrum für die umliegenden Städte und Gemeinden. Ein Teil der Menschen aus diesen Gemeinden werden bei realistischer Betrachtung bis auf Weiteres auf die Nutzung eines eigenen Pkw angewiesen sein. Der daraus resultierende Bedarf an Stellplätzen sollte auf ein Minimum beschränkt werden – ein Überangebot könnte zusätzlichen Verkehr nach Hanau ziehen und die Infrastruktur überlasten.

Welche Zahl von Stellplätzen im Laufe des Umstrukturierungsprozesses tatsächlich erforderlich sein wird, kann heute noch nicht exakt bestimmt werden und ist stark von der zeitlichen Realisierung von Bahnprojekten, besonders im Kinzigtal, abhängig; die Entwicklung muss „auf Sicht“, also sukzessive und mit Augenmaß erfolgen.

Die an diesem Punkt erforderliche Flexibilität des Konzepts liefern die südöstlich an das Bahnhofsgebäude angrenzenden Flächen, die ehemals der Aurelis Real Estate GmbH gehörten und 2020 durch städtische BAUprojekt Hanau GmbH erworben wurden. Hier ist im städtebaulichen Entwicklungskonzept eine Immobilienentwicklung für eine neue gewerbliche (Büro-)Nutzung vorgesehen. Da diese Flächen im Einflussbereich der Stadt Hanau liegen, können diese bei Bedarf auch für den Ausbau von erforderlicher Infrastruktur genutzt werden und bieten somit Gestaltungsspielräume.

Standort HIS/ HSB sowie angrenzendes Kleingewerbe (Anlage 4)

Zu Beginn der vorbereitenden Untersuchungen und der Konzeptentwicklung war eine der Überlegungen für die Planung, dass die städtischen Unternehmen HIS und HSB mit ihren Funktionen (Busdepot, Wertstoffhof, Bauhof, Verwaltung ...) an einen anderen Standort im Stadtgebiet verlagert werden können und dass an dieser Stelle eine vollständige Neustrukturierung ermöglicht wird. In der Beschlussvorlage vom Dezember 2020 wurde diese Option unter der Bezeichnung „Szenario Standortentwicklung PLUS“ beschrieben.

Zwischenzeitlich wurden unterschiedliche Standorte geprüft, wie z. B. die Verlagerung auf die Fläche der Underwood-Kaserne der Flächen im Hafengebiet. Keine der Optionen hat sich als wirtschaftlich bzw. machbar erwiesen. Daher geht

das vorliegende städtebauliche Konzept von der Annahme aus, dass HIS und HSB am Standort verbleiben. Lediglich Teilbereiche sollen verlagert werden. Dies betrifft insbesondere den Wertstoffhof, der zu den Anlieferungszeiten zu starken Belastungen für die angrenzende Wohnnutzung führt. Ein neuer Standort ist in Prüfung, jedoch noch nicht abschließend festgelegt. Der Umzug des Wertstoffhofs ist jedoch fester Wille der Stadt und wird somit als ein Eckpunkt des Konzepts behandelt.

HIS und HSB planen daher nun die Neuorganisation ihrer Prozesse auf der bestehenden Fläche. Hierzu sind bereits Untersuchungsaufträge erteilt worden. Das städtebauliche Entwicklungskonzept sieht vor, dass am südöstlichen Pol des neuen Boulevards als Schlusspunkt ein mit Anspruch gestaltetes Bürogebäude errichtet werden sollte, das zum urbanen Charakter des Boulevards passt und dem neu entstehenden Stadtraum ein attraktives Gesicht zuwendet.

Erste Baumaßnahmen können bereits in den kommenden 2-3 Jahren beginnen. Zu begrüßen wäre die Möglichkeit zum Erwerb zusätzlicher Erweiterungsflächen im südöstlich angrenzenden Bereich.

Dort befinden sich auf beiden Seiten des Alten Auheimer Wegs relativ kleinteilig strukturierte Grundstücke privater Einzeleigentümer mit unterschiedlichen und teilweise ungeordneten gewerblichen Nutzungen. Vereinzelt befinden sich dort auch Wohnungen. Für diesen Bereich hat die Stadt das Ziel, die Kleinteiligkeit der Grundstücksstrukturen nach und nach aufzulösen und zu größeren zusammenhängenden Einheiten zu kommen. Durch eine räumliche Neuorganisation können strukturierte Nutzungen, effiziente betriebliche Abläufe und ein geordnetes Erscheinungsbild erreicht werden. Nur durch eine Betrachtung dieses Bereichs im Zusammenhang kann die notwendige Aufwertung erzielt werden.

Ziel der Stadt ist es, die Umstrukturierung im Dialog mit den Grundstückseigentümern und Gewerbetreibenden zu erreichen. Dabei handelt es sich um einen längerfristigen Prozess. Die Wohnnutzungen sollen sukzessive verringert werden. In der Perspektive können in diesem Bereich ausschließlich robusteres Gewerbe untergebracht werden.

Maßgeblicher Grund hierfür ist, dass sich in der direkten Nachbarschaft die Nutzungsintensität deutlich erhöhen wird. Auf dem nördlich angrenzenden Areal von Goodyear-Dunlop steht im Rahmen der Neuorganisation des Industriestandorts eine Mobilisierung von Teilflächen an, die für Betriebszwecke der Dunlop nicht mehr benötigt werden. Hier werden – in direkter Nachbarschaft zum Plangebiet – innerhalb der nächsten 1-2 Jahre größere Flächen (rund 6 ha) nach und nach für die Ansiedlung von Produktions- und Logistikbetrieben aktiviert.

Eine vergleichbare Entwicklung wird aktuell auf dem ehemaligen Holzpark-Gelände („Rütgers-Areal“) vorbereitet und wird bald sichtbar werden.

Holzpark Hanau (ehem. Rütgers Areal (Anlage 5))

Das ehemalige Rütgers Areal umfasst eine Fläche von 6,6 ha und weist verschiedene gravierende Entwicklungshemmnisse auf, insbesondere Boden- und Grundwasserverunreinigungen und das Durchschneiden des Geländes durch die aufgeständerte Trasse der B 43a – mit daraus resultierenden Abstandserfordernissen und Nutzungseinschränkungen.

Umso erfreulicher ist die Tatsache, dass diese komplizierte Fläche vermarktet werden konnte und kurzfristig wieder einer Nutzung zugeführt wird. Auf dem Gelände entstehen unter der Bezeichnung „Holzpark Hanau“ mehrere großvolumige Gebäudekomplexe mit einer Höhe von 8-12 m. Die geplanten Gewerbehallen lassen sich flexibel in Teilflächen untergliedern und separat vermieten. Sie können an die jeweiligen Anforderungen verschiedener Nutzungen und Betriebe angepasst werden.

In den Hallen westlich der B 43a kann sich in erster Linie für das Umfeld verträgliches produzierendes Gewerbe („Light Industrial“) ansiedeln, während in den Gebäuden östlich der B 43a Logistiktutzungen untergebracht werden können.

Der Beginn von Bautätigkeiten ist hier eventuell noch 2021 zu erwarten.

3. Ausblick, weiteres Vorgehen

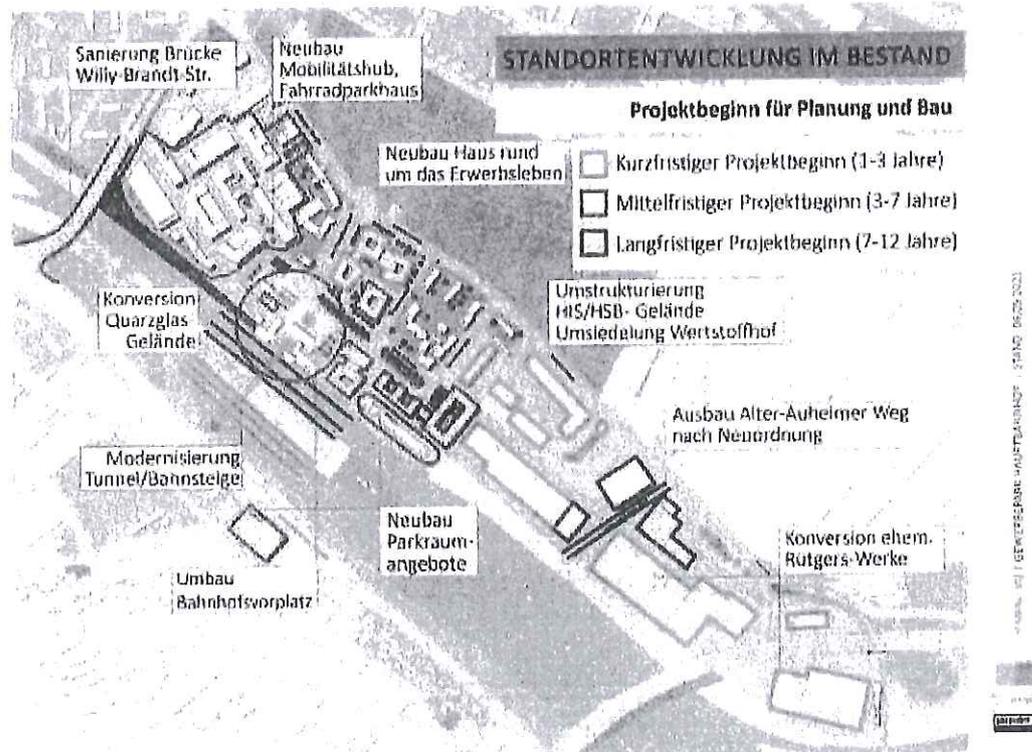


Abbildung 3: Zeitlicher Ablauf der Entwicklung (Schätzung)

Die obenstehende Abbildung beinhaltet eine zusammenfassende Visualisierung der gesamten Entwicklung und des zeitlichen Ablaufs, so wie er sich nach dem heutigen Kenntnisstand ermitteln lässt. Als nächstes stehen die folgenden Arbeitsschritte an:

- Wirtschaftlichkeitsbetrachtung: Kosten- und Finanzierung auf der Basis des beschlossenen städtebaulichen Entwicklungskonzepts
- Auswirkungsanalyse bezogen auf die Immobilieneigentümer und Nutzer im Gebiet
- Analyse der Mitwirkungsbereitschaft privater Grundstückseigentümer
- Empfehlung zum Einsatz geeigneter Instrumente, rechtliche Beurteilung der Eignung der Entwicklungsmaßnahme zur Erreichung der städtischen Ziele
- Fertigstellung des Abschlussberichts

Der Bearbeitungszeitraum für die Vorbereitende Untersuchung ist bis zum Jahresende 2021 vorgesehen.

Anlage/n:

Anlage 1 Städtebauliches Entwicklungskonzept – Gesamtentwicklung

Anlage 2 Entwicklungsbereich Heraeus Quarzglas

Anlage 3 Entwicklungsbereich Bahnhofsumfeld

Anlage 4 Entwicklungsbereich HIS/ HSB und angrenzendes Kleingewerbe

Anlage 5 Entwicklungsbereich Holzpark Hanau



Städtebauliches Entwicklungskonzept - Hanau VU

Gesamtkonzept

Anlage 1 zur Vorlage

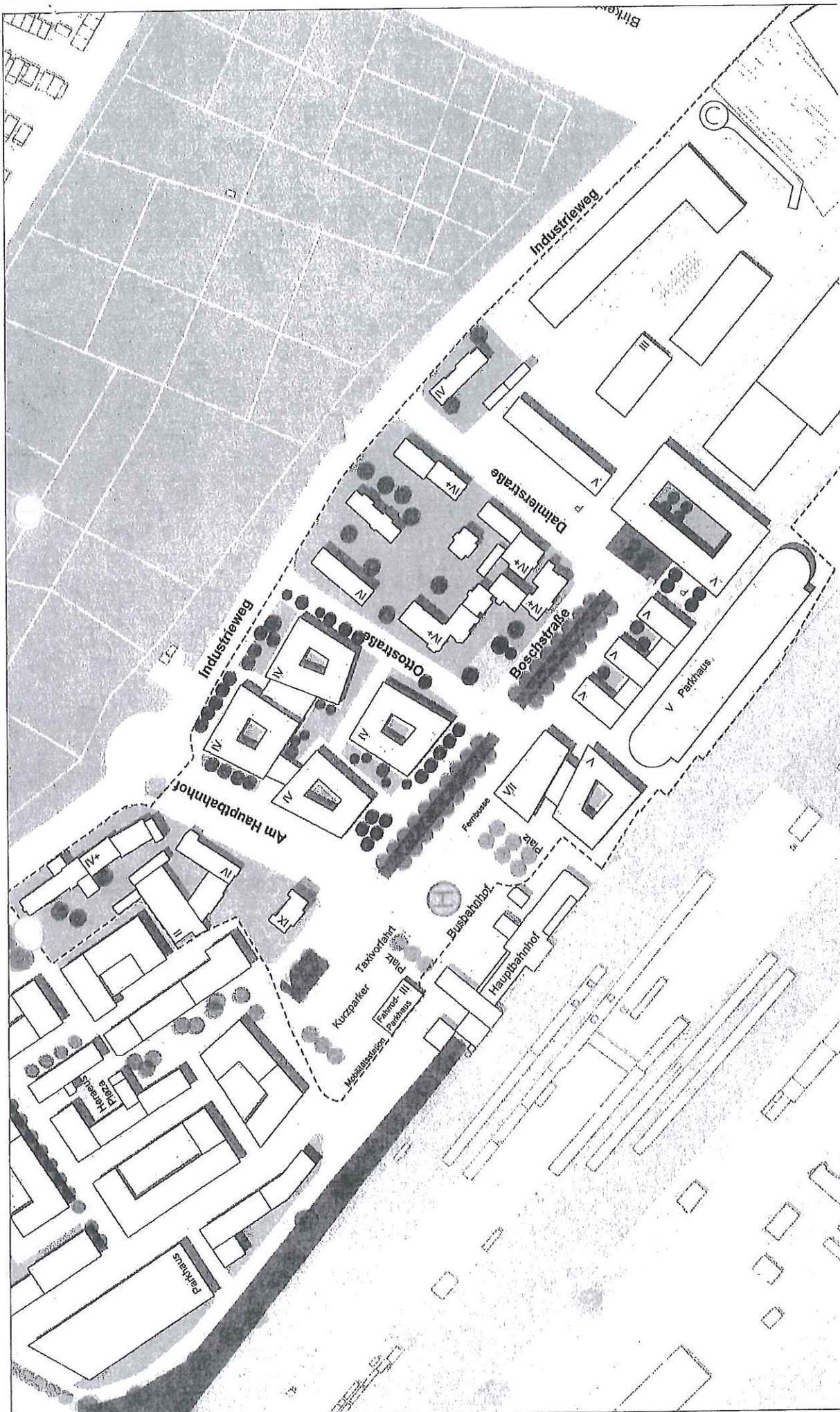
Alle Angaben sind Circa-Angaben ohne Gewähr! Die dargestellte Konzeption stellt keine fertige Planung dar und ist vorbehaltlich der weiteren Abstimmung mit den zuständigen Ämtern und Fachplänen zu verstehen.



Anlage 2 zur Vorlage
Städtebauliches Entwicklungskonzept - Hanau VU

Entwicklungsbereich Heraeus Quarzglas

Alle Angaben sind Circa Angaben ohne Gewähr! Die dargestellte Konzeption stellt keine fertige Planung dar und ist vorbehaltlich der weiteren Abstimmung mit den zuständigen Ämtern und Fachbehörden zu verstehen.

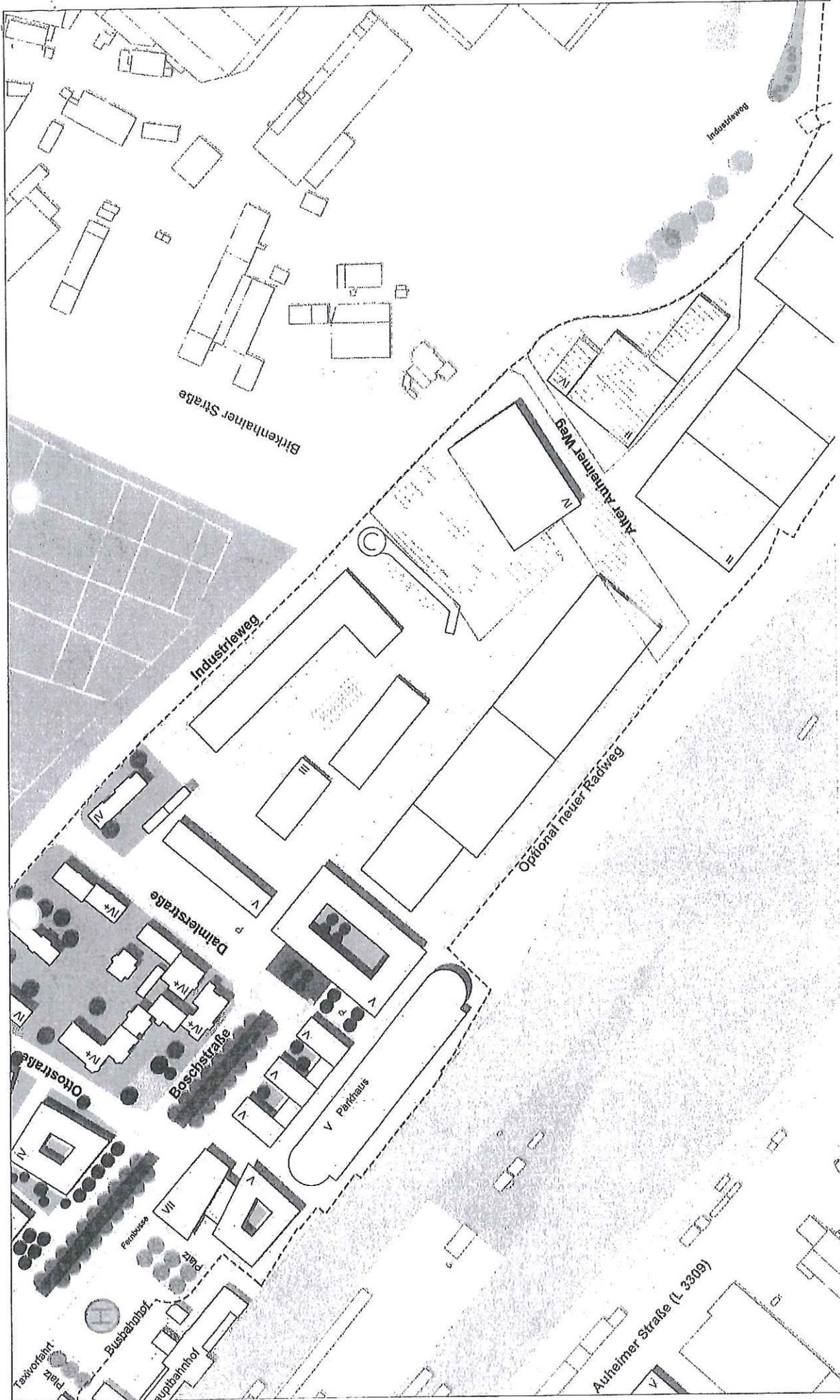


Städtebauliches Entwicklungskonzept - Hanau VU

Entwicklungsbereich Bahnhofsumfeld

Anlage 3 zur Vorlage

Alle Angaben sind Circa Angaben ohne Gewähr! Die jüngste verfügbare Planung der und ist vorbehaltlich der weiteren Abstimmung mit der zuständigen Ämtern und Fachplanern zu verstehen



Städtebauliches Entwicklungskonzept - Hanau VU

Entwicklungsbereich HIS/ HSB und angrenzendes Kleingewerbe

Anlage 4 zur Vorlage

Alle Angaben sind Circa Angaben ohne Gewähr! Die vorgestellte Konzeption stellt keine fertige Planung dar und ist zu betrachten der weiteren Abstimmung mit den zuständigen Ämtern und Fachplanern zu verstoßen.



Anlage 5 zur Vorlage

Städtebauliches Entwicklungskonzept - Hanau VU

Entwicklungsbereich Holzpark Hanau

planquadrat
ELPERS GESKES KRÄMER

terramag

M 1:2.000 DimA3
Stand: 14.06.2021

Alle Angaben sind Circa Angaben ohne Gewähr! Die dargestellte Konzept-Ort stellt keine fertige Planung dar und ist vorbehaltlich der weiteren Abstimmung mit den zuständigen Ämtern und Fachplanern zu verstehen.

Anlage 12

Studie Unit-Design GmbH

STADT HANAU LÄRMSCHUTZ UND AKZEPTANZ

Erläuterungsbericht

20.08.21

Inhalt

Einleitung und Ausgangssituation 3
Städtebauliche Analyse 8
Untersuchte Abschnitte 10
Transparenz 56
Notwendige Höhenreduzierung 61

MODULKATALOG 63
Übersicht der Module 67
Farbe 70
LSW Innenseite 72
Graffiti 73
Beispiel Streckenabschnitte 80
Module 104

Auftraggeber

Stadt Hanau
vertreten durch:
Stadtrat Thomas Morlock, Peter Preis

Verfasser

unit-design GmbH
Holbeinstraße 25
60596 Frankfurt am Main
Prof. Peter Eckart, Dipl. Des. Christian Breig
und
netzwerkarchitekten GmbH
Dipl. Ing. Markus Schwieger, Dipl. Ing. Oliver Witan

Aufgabe

- > den Zuglärm verringern
- > die visuelle Blockade und die negativen Auswirkungen auf das Stadtbild verringern
- > eine gestalterische Einbindung in das Umfeld erzeugen
- > Räume mit einem Mehrwert erzeugen
- > die betroffenen Menschen und ihre Anliegen in den Mittelpunkt der Gestaltung stellen
- > durch adaptierbare, systematisierte Module die gestalterische Integration der Lärmschutzwand verbessern

Die DB Netz AG stellt als Infrastrukturbetreiber Anlagen für die Nutzung durch Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Verfügung. Dabei wird das vorhandene Streckennetz einerseits kontinuierlich instandgehalten und andererseits Neu- und Ausbaustrecken beständig dem Bedarf angepasst. Die Planung der Neubaustrecke Nordmainische S-Bahn wird das Mobilitätsangebot im Rhein-Main Gebiet erheblich erweitern und die Zukunftsfähigkeit der Region deutlich befördern. Entlang der Trasse der Nordmainischen S-Bahn wird Hanau mehr Lärmschutz durch entsprechende Wände entlang der Gleise erhalten. Die geplante Fläche der Lärmschutzwände umfasst ca. 56000 qm, wobei 60% der Fläche in der Planung der Deutschen Bahn eine Bauhöhe von 6 m haben werden. Diese Maßnahmen haben einen sicht- und spürbaren Einfluss auf das zukünftige Stadtbild zur Folge und es ist davon auszugehen, dass diese zu intensiven Diskussionen mit der Stadtbevölkerung führen werden. Der zum Einsatz kommende Schallschutz basiert auf den gesetzlichen Vorgaben. Allerdings wird dieser häufig subjektiv nicht als ausreichend empfunden. Ein über das gesetzliche Maß hinausgehendes Schallschutzniveau lässt sich vielerorts nur mit sehr hohen Lärmschutzwänden oder Einhausungen bzw. Galeriebauwerken erreichen. Insbesondere beeinflussen die zum großen Teil mit einer schallschutztechnisch notwendigen Höhe von 6 m geplanten Elemente den Stadtraum mit ihrer ästhetischen Wirkung (insbesondere im Kontrast zu historisch geprägten oder landschaftsräumlich zu schützenden Bereichen), der objektiv wahrnehmbaren Verschattung und deutlichen Störungen von Sichtbeziehungen, erheblich.

Mit dem gesamten Projekt „Lärmschutz und Akzeptanz“ soll sich aus Sicht der Stadt HU die notwendige Lärmschutzwand möglichst Stadt- und Landschaftsbild verträglich einbinden. Unter Umständen können auch neue Qualitäten im Zuge der Baumaßnahme entstehen (neue, gestaltete Radwege/ Aufenthaltsqualität/ Mobilitätshubs/ etc.).

Grundlagen für die Bearbeitung

- Projektstudie „Lärmschutz und Akzeptanz“
- Aktuelle Planungen DB Netz AG,
- DB „world insight“
- Abgestimmtes Lärmschutzgutachten des Planungsbüros Krebs und Kiefer
- Flächenverfügbarkeitspläne
- Grundverwerbsplanung
- Denkmalschutz Hessen
- Untere Naturschutzbehörde

Vorgehensweise

Im August 2019 wurde von den Verfassern die Projektstudie „Lärmschutz und Akzeptanz“ mit Entwurfsvorschlägen von Modulelementen übertragen auf 4 Designlinien und der beispielhaften Visualisierung für ausgewählte Orte der Stadt Hanau abgeschlossen und im Rathaus präsentiert. Weitergehend gab es Präsentationen der Studie und Gespräche mit Vertretern der DB Netz AG. In diesem Zuge wurde auch darauf Wert gelegt, dass die vorgeschlagenen Maßnahmen grundsätzlich realisierbar sind. Eine wichtige Rahmenbedingung für die Konzeption neuer Schallschutzmaßnahmen stellen dabei die zulassungserreichenden Bedingungen dar, die durch die Hersteller zu erbringen sind und u.U. hohe Kosten verursachen.

Als wichtiger Knotenpunkt im Schienenverkehr ist die Stadt Hanau in hohem Maße von Verkehrslärm betroffen. Im Zuge der Planungen der nordmainischen S-Bahn und dem zu erwartenden höheren Verkehrsaufkommen wird dies absehbar noch zunehmen. Als zentral gilt bei dem gesamten Projekt – neben der Erfüllung der funktionalen Anforderungen – auch die Akzeptanz durch die Bürger der Stadt und insbesondere der Anrainer. Die ortsspezifische Gestaltung der Lärmschutzwände wird als wichtiger Baustein für eine erfolgreiche Integration der Maßnahmen im Stadtraum von allen Projektbeteiligten erkannt. Dies gilt sowohl für die ästhetische Qualität wie auch für erweiterte Funktions- und Nutzungsformen von kombinierten Lärmschutzmaßnahmen. Die Studie „Lärmschutz und Akzeptanz“ wurde eigens auf die Situation und die Anforderungen der Stadt Hanau zugeschnitten.

Im Dezember 2020 erfolgt die weitere Beauftragung für das vorliegende Ergebnis, das nach einer städtebaulichen Analyse und der Ermittlung und Darstellung von ausgewählten Orten,

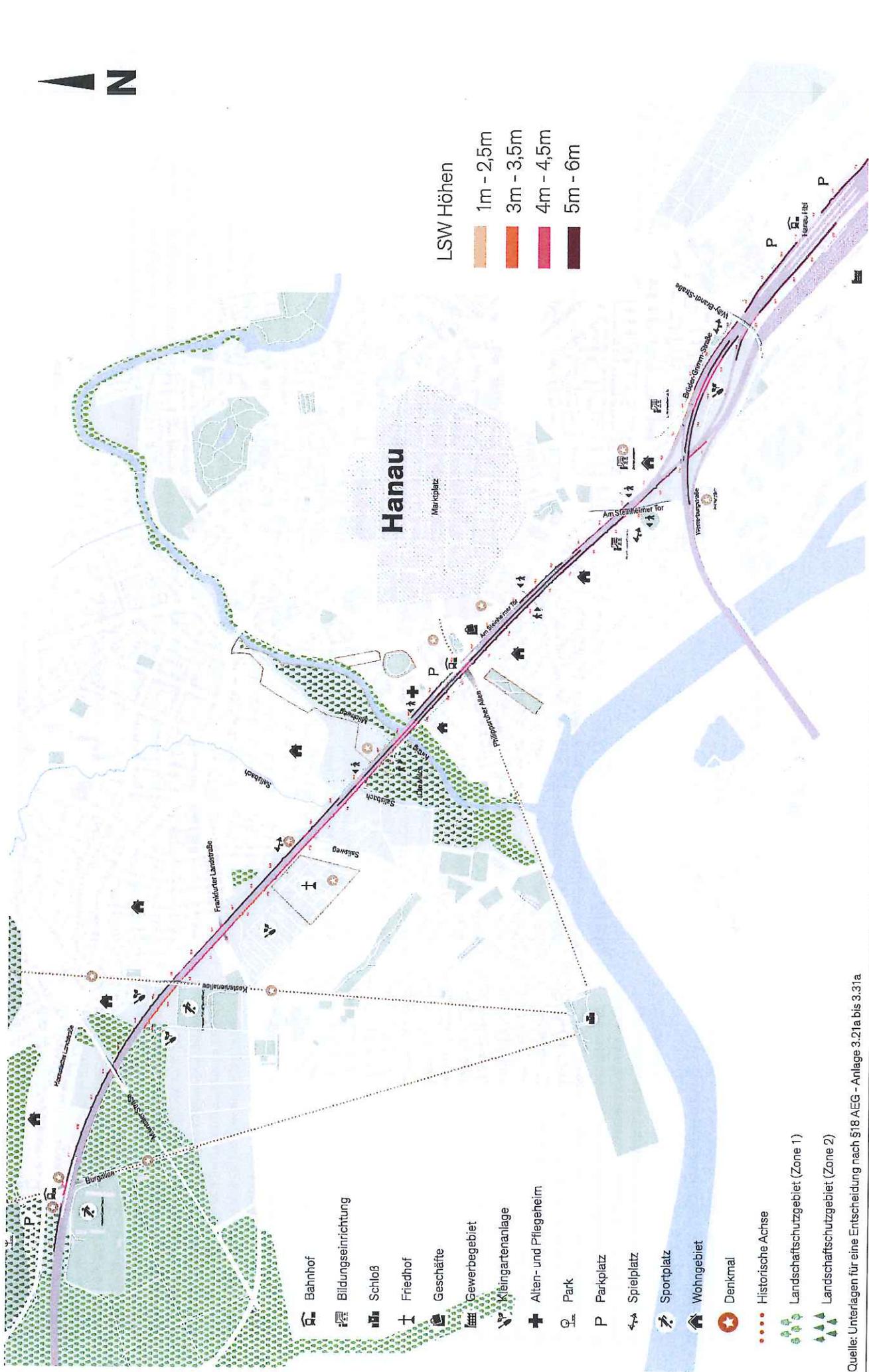
die durch die LSW stark betroffenen Situationen im Dialog und in Abstimmung mit verantwortlichen Vertretern der Stadt Hanau zusammenfasst. Hierbei wurde die Aufnahme aller städtebaulich und rechtlich kritischen Situationen (Bebauungsgrenzen, Sichtbeeinträchtigungen, Verschattung, Flächenverfügbarkeit, stadträumliche Auswirkungen unter Gestaltungsaspekten, Denkmalschutz, Landschaftsraum, „Angsträume“) über den gesamten Streckenverlauf in einem Übersichtsplan zusammenfasst.

Es wurden Bereiche ermittelt, in denen die vom Lärmgutachter ermittelten Wandhöhen zu einer besonderen Beeinträchtigung des Stadtbildes führen und an welchen Stellen transparente bzw. teiltransparente Wandelemente eingesetzt werden sollten. Als Entwurfs- und Planungsgrundlage wurden Eigentumsverhältnisse und Verteilungen in privaten und öffentlichen Bereiche entlang der gesamten Strecke dargestellt um Möglichkeiten der Veränderungen und Ergänzungen der geplanten Lärmschutzmaßnahmen auch hinsichtlich der Abstände vor den Lärmschutzwänden abschätzen zu können.

Abschließend werden Kriterien für die Entwicklung eines Kataloges von Modulelementen mit gestalterischen Veränderungen, struktureller Anordnung sowie die Lärmschutzwand ergänzenden Elemente formuliert. Dies sind die allgemeine räumliche Situation, örtliche Besonderheiten im Stadtraum sowie städtebauliche Charakteristika. Gleichzeitig verlangen der Planungsprozess und die Herstellungskonomie standardisierte Produkte. Zielstellung ist es auf Basis der bestehenden technischen Möglichkeiten einen Katalog an Lärmschutzmaßnahmen zu formulieren, der in bestimmten Parametern die Möglichkeit zu ortsspezifischen Anpassungen erlaubt.

Die vorgeschlagenen Modulelemente orientieren sich an den Ergebnissen der Projektstudie und berücksichtigen die Genehmigungsfähigkeit, da nur zusätzliche Module mit ausreichendem Abstand eingesetzt werden. Weitergehend werden Eigentumsverhältnisse und Flächenverfügbarkeit berücksichtigt. Sie zeigen auf, wie mit der Kombination von gezielt zusammengestellten Materialien, Transparenzen, Farben, Strukturen und zusätzlichen filternden Elementen eine spezifische Gestaltung die Wahrnehmung von ausgesuchten Orten an der geplanten Strecke verändert.

Übersichtsplan



- LSW Höhen
- 1m - 2,5m
 - 3m - 3,5m
 - 4m - 4,5m
 - 5m - 6m

- Bahnhof
- Bildungseinrichtung
- Schloß
- Friedhof
- Geschäfte
- Gewerbegebiet
- Kleingartenanlage
- Alten- und Pflegeheim
- Park
- Parkplatz
- Spielplatz
- Sportplatz
- Wohngebiet
- Denkmal
- Historische Achse

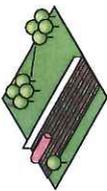
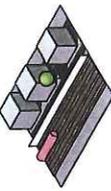
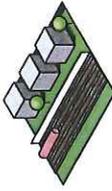
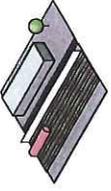
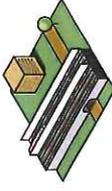
- Landschaftsschutzgebiet (Zone 1)
- Landschaftsschutzgebiet (Zone 2)

Quelle: Unterlagen für eine Entscheidung nach §18 AEG - Anlage 3.2/1a bis 3.3/1a

HU LSW, Stadt Hanau, Lärmschutz und Akzeptanz / Erfüllungsbericht
 Status: 20.08.21 / Seite 4

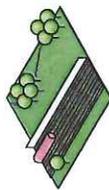
TYOLOGIEN

Als Grundlage der städtebaulichen Analyse wurden Typologien festgelegt, Es werden Charaktere für Bereiche festgelegt, die durch die Lärmschutzmaßnahmen der Nord-mainischen S-Bahn jeweils in unterschiedlicher Weise beeinflusst werden.

	<p>Landschaft</p>	<p>Landschaften und Bereiche, die in ihrer Wahrnehmung vor allem Grün und reich an Flora sind oder die durch ihren Nutzungszweck der Erholung und Teilhabe an der frischen Luft dienen (Spielplätze, Sportanlagen)</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Wald - Landschaftsschutzgebiete - Freizeit/Kleingärten - Grünanlagen, Parks & Spielplätze - Sportanlagen - Friedhöfe
	<p>Zentrum</p>	<p>Gebiete mit urbanen Charakter. Dichte Wohnbebauung, Vermischung von Gewerbe, Kulturangeboten und Wohnen, gelegentlich auch in Verbindung mit Einzeldenkmälern oder Gesamtanlagen. Stadträume mit Plätzen, Alleen, Fußgängerzonen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Wohnbebauung in Blockform und Mehrfamilienhäusern, - Geschäfte, Restaurants etc... - Kulturangebote - Plätze - Krankenhäuser
	<p>Wohnen</p>	<p>Wohnbereiche sind gekennzeichnet durch nahezu ausschliessliche Wohnbebauung. Typische Bebauungsformen sind Einzelhäuser und Doppelhaushälften gelegentlich auch Mehrfamilienhäuser und seltener Wohnblocks. Die Zwischenräume haben einen hohen Grünanteil sodass auch ein dörflicher Eindruck entstehen kann.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Doppelhaushälften - Wohnblock - Einfamilienhäuser - Gärten
	<p>Gewerbe</p>	<p>Gewerbebereiche zeichnen sich in der Regel durch eine sehr gute KFZ/LKW/Bahn Anbindung aus. Stadtgrün ist nur in sehr geringem Umfang vorhanden. Gebäude und Grundstücke sind großflächig. Die Aufenthaltsqualität ist deutlich geringer als in Zentrumsgebieten.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Großhändler - Einkaufszentren - Industrieanlagen - Parkplätze
	<p>Historisch</p>	<p>Historische Bereiche oder auch Einzeldenkmäler. Sowohl Denkmäler als auch Gesamtanlagen wie vom Landesamt für Denkmalpflege Hessen erfasst, auch Gebäude oder Sichtachsen die in ihrer stadträumlichen und stadthistorischen Einordnung als bedeutend anzusehen sind z.B. die Verbindung über die Philippsruher Allee.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Einzeldenkmäler - Gesamtanlagen - Wichtige Achsen (nicht zwingend als Denkmal definiert)

AUSWIRKUNGEN DER LSW

Innerhalb der formulierten Typologien beeinflussen die Lärmschutzwände die in unterschiedlicher Form.

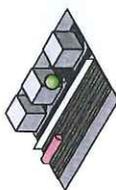


Landschaft

- Visuelle Trennwirkung unter Berücksichtigung der Umgebung
- Vegetation verschattet

- Lage in Bereichen m. hoher Erholungsfunktion
- Einfluss auf Landschaftsbild

- Lage in Schutzgebieten
- Angsträum

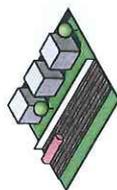


Zentrum

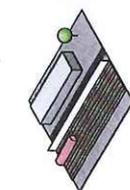
- Visuelle Trennwirkung unter Berücksichtigung der Umgebung (Sichtachsen)
- Licht- und Farbreflektionen
- Starke Verschattung
- Wertminderung

- Visuelle Harmonie
- Direkter Sichtbezug aus Wohnungen
- Bereiche werden getrennt
- Enge und/oder dunkle Bereiche können zu Angsträumen werden

- Aufenthaltsqualität wird reduziert
- Starke Verschattung
- Sichtbar über einen lange Strecke (Landmark Charakter)
- Direkter Sichtbezug von Plätzen und Straßen mit Aufenthaltsqualität



Wohnen

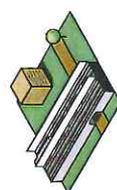


Gewerbe

- In Gewerbegebieten sind Gleisanlagen, Lärmschutzwände, Absperren ein übliches Bild. Kritische Situationen werden daher nicht erwartet.

- Enge und/oder dunkle Bereiche können jedoch zu Angsträumen werden. Insbesondere wenn es sich in Gewerbebereichen um Fuß/Radverbindungen und

Arbeitswege handelt.



Historisch

- Visuelle Trennwirkung unter Berücksichtigung der Umgebung
- Charakter nicht mehr erkennbar

- Unmittelbar Angrenzung an Kulturdenkmäler
- Denkmäler sind nicht mehr sichtbar

- Denkmäler erscheinen vor einem neuen „Hintergrund“

Angsträume

Faktoren die zum Entstehen von Angsträumen führen können.

Fehlen von sozialer Kontrolle

Mangelnde Übersichtlichkeit

Personen sind nicht erkennbar

- Dunkelheit
- Blendwirkung durch Beleuchtung

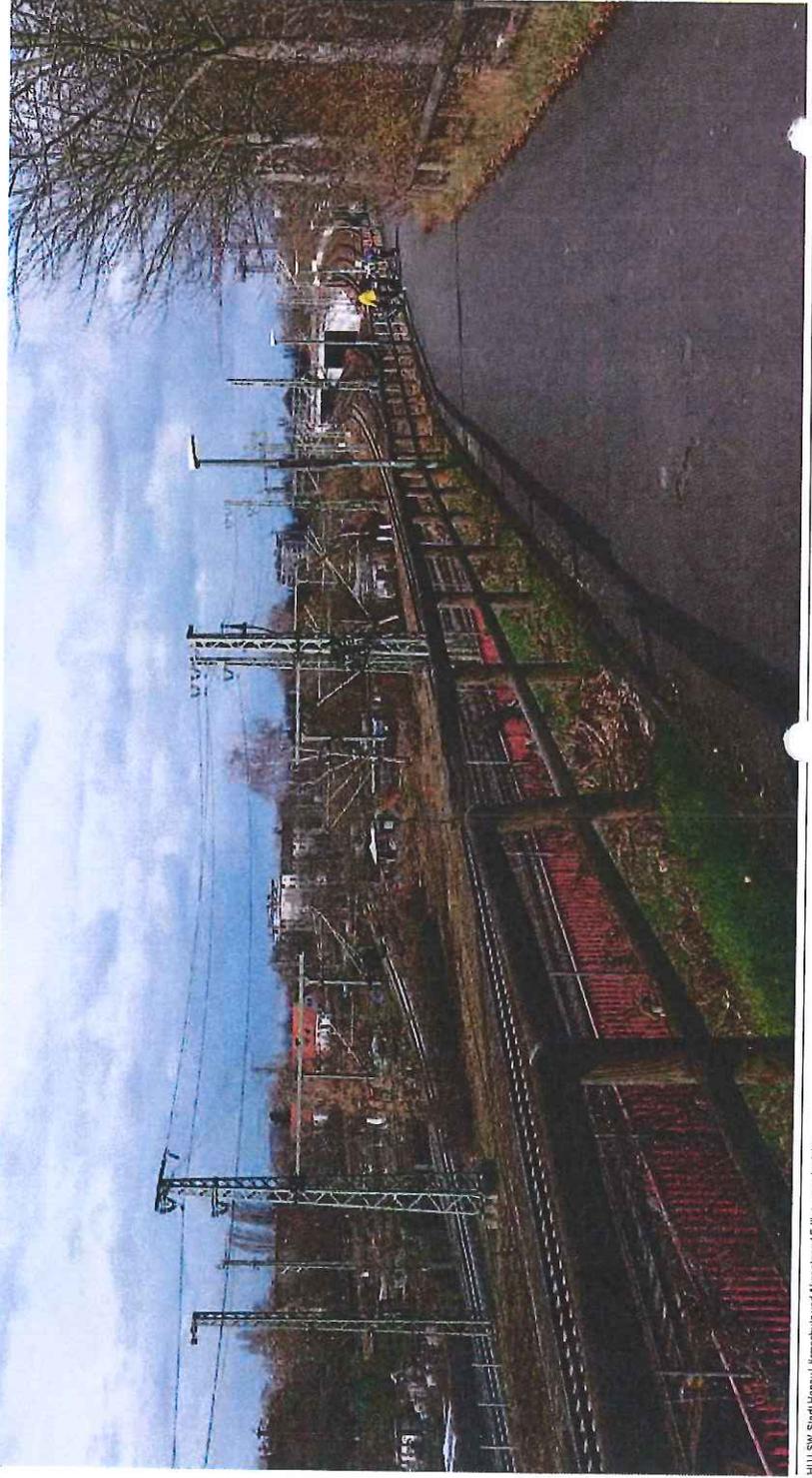
Räumliche Enge

Fehlen mehrerer Fluchtrichtungen

Unwirtlichkeit, Ungepflegtheit

STÄDTEBAULICHE ANALYSE

Streckenbegehung, Brüder Grimm Strasse.



Fotografische Dokumentation und erfassen der Merkmale



Städtebauliche Analyse

Auf Basis der Planunterlagen, der Strukturierung, der festgelegten Typologien, der in Abstimmung mit Vertretern verschiedener Zuständigkeitsbereiche der Stadt Hanau formulierten und im Übersichtsplan dokumentierten stadtspezifischen Einflussfaktoren erfolgt eine Begehung des gesamten Streckenverlaufes mit Vertretern der Stadt. In der angehängten Bilddokumentation wird die Begehung und die spezifischen Charaktere der unterschiedlichen städtischen Bereiche dokumentiert.

Als grundsätzliches Fazit dieser städtebaulichen Analyse steht für die Verfasser eindeutig fest, dass die von der Deutschen Bahn geplanten, nach Schallschutzgutachten notwendigen Maßnahmen, mit vorwiegenden Höhen von 6m in ihrer ästhetischen Wirkung als Sichtbehinderung, Trennungen und Störungen von Sichtachsen städtischer Ensembles und des Landschaftsraums erheblichen Einfluss auf das Leben und die urbane Identität der gesamten Stadt Hanau haben werden.

Entlang der festgelegten Typologien bedeutet dies für die Stadt Hanau, dass die visuelle Trennwirkung die stadträumliche Qualität an nahezu jeder Stelle beeinträchtigen, Verschattung oder Reflektionen zu bestimmten Uhrzeiten und im Landschaftsraum aber auch allen anderen Bereichen die Vegetation beeinflussen. An einigen Orten, wie vom Hauptbahnhof kommend in Richtung Brüder Grimm Straße werden, wenn zu den Lärmschutzmaßnahmen nicht erhebliche zusätzliche Maßnahmen wie Landschaftsbau, öffentliche Möblierung und qualitativ hochwertige Beleuchtung ergänzt werden, unangenehme Orte bzw. Angsträume entstehen. Private Grundstücke werden von den Blicken auf hohe Wände beeinträchtigt und an vielen Stellen kann dabei auch von einer Wertminderung ausgegangen werden. Die deutliche Höhe der Maßnahmen wird für passierende Radfahrer oder Fußgänger aber auch beim unmittelbaren Aufenthalt eine unangenehme Wirkung erzeugen, da die künstliche, strenge monotone Form der Wände, die verwendeten herstellungsokonomischen industriellen Materialien im Kontrast zur menschlichen Wahrnehmung und Maßstäblichkeit stehen. Die visuelle Wirkung von Blicken, Sichtachsen an Plätzen und städtischen Orten wird erheblich beeinflusst. Historische Bezüge werden gestört. Es entstehen für historische Denkmäler visuelle Hintergründe, die im starken Kontrast zum historischen Kontext stehen. Im historischen Kontext ist der Charakter der Denkmäler dann oft nicht mehr erkennbar.

Auch wenn in der nachfolgenden Betrachtung der einzelnen Situationen im Zusammenhang mit den geplanten Wänden die Auswirkungen auf spezifische Orte detailliert beschrieben werden, soll hier im Folgenden auf einzelne Orte noch einmal näher eingegangen werden.

Nachdem die Lärmschutzwand als über eine lange Strecke erfassbare „Landmark“ parallel zur stark frequentierten Straße am Steinhelmer Tor von Autofahrern, Fahrradfahrern und Fußgänger, in der ganze Länge wahrgenommen wird, beeinträchtigt die Maßnahme auf Höhe der Philippsruher Allee die Sichtachsen in die Innenstadt fahrend und von der Innenstadt kommend, maßgeblich die Identität der Stadt. Auch der Westbahnhof, der mit seinen unterschiedlichen Mobilitätsangeboten als ein wesentlicher Zu- und Ausgang der Stadt fungiert, ist durch seine Nähe zur Innenstadt stadtbildprägend. Die Baumaßnahme der LSW wird durch die Höhe und die Beeinträchtigung der Sichtachse der Philippsruher Allee auch im Wechselspiel mit den umgebenden Gebäuden wie z.B. das „Gloria Palais“, die zukünftige Identität der Stadt beeinträchtigen.

Der gesamte Bereich des Hanau Hauptbahnhofs ist ein zentraler Zu- und Ausgang und wichtige Mobilitätsknotenpunkte für die Stadt. Er wird von vielen Pendlern, Besuchern und Bürgern frequentiert. Die zukünftigen Lärmschutzmaßnahmen werden die Situation dominieren und das urbane Bild prägen. Für Bürger, die den Bahnhof als Startpunkt für eine Reise haben, aber auch für Fahrgäste, die mit dem Zug ankommen werden für Bahnhöfe wichtige Blickbeziehungen zu Gleisen und ankommenden und abfahrenden Zügen blockiert. Obwohl sich der Bahnhof bzw. der Bahnhofsvorplatz als moderne Mobilitätsdrehscheibe noch nicht im Umbau befindet, werden die angrenzenden Lärmschutzmaßnahmen die Architektur und damit die Wirkung des gesamten Bahnhofsbereiches mit dem Vorplatz stark beeinträchtigen.

Beispielhaft für die landschaftsräumlichen Bereiche ist insbesondere die „Milch“ zwischen dem Salzbach und der Kinzig zu nennen, dessen Raum sehr stark von der geplanten Lärmschutzwand eingenommen wird. Als Ort der in unmittelbarer Nähe zur Innenstadt und angrenzenden Wohngebieten, der Erholung mit Naturnähe dient, wird die visuelle und physische Dimension der Schienenweiterungen und die geplanten Lärmschutzwände den Raum erheblich beeinträchtigen. Es entstehen visuelle

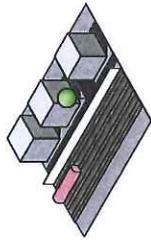
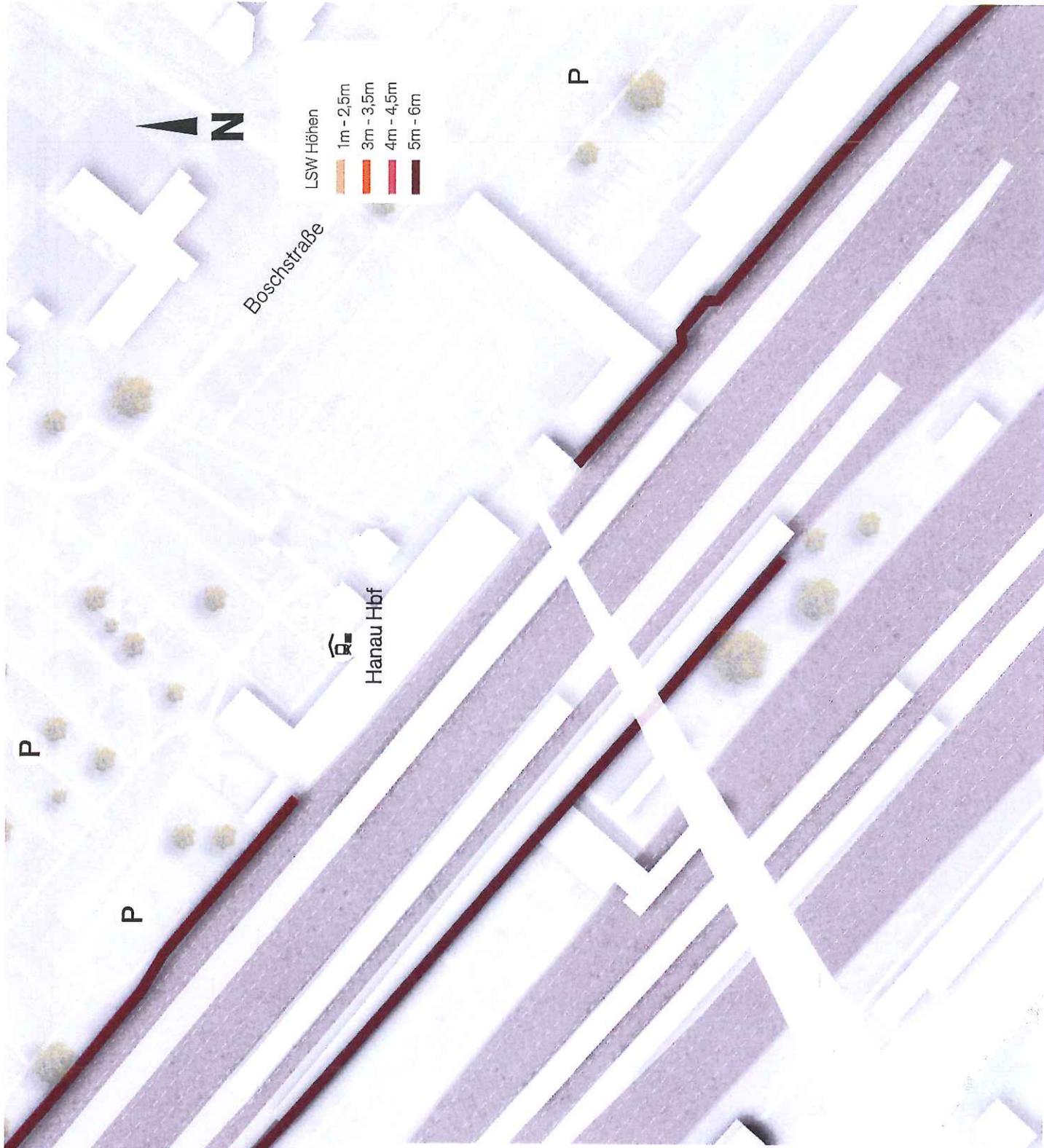
Trennungen, zu den gegenüberliegenden Bereichen. Der Blick in die Weite geht verloren und die industriell anmutende Erschelung der Lärmschutzwand steht im starken Kontrast zu Landschaft und Pflanzen. Dadurch verstärkt sich ihr negative Wirkung deutlich.

Auch wenn Hanau auf einige historische Bereiche mit Denkmalstatus blicken kann, ist der Einfluss der Lärmschutzwand im Bereich von Wilhelmshaus besonders hervorzuheben, da hier mit dem Alten Bahnhof Wilhelmshaus, der historischen Villa mit den burgartigen Nebengebäuden und den geschützten Gärten besonders viele Einzeldenkmäler zu finden sind. Zusätzlich handelt es sich um eine geschützte historische Erschließungsachse. Wilhelmshaus wird nicht zuletzt durch die Nähe zum Schloss von sehr vielen, auch touristischen Besuchern frequentiert. Die zukünftige Lärmschutzwand wird im Zusammenhang mit der neugeplanten Unterführung konzipiert. Die direkte Anbindung an den historischen Bahnhof wird die jetzige, optisch ruhige und idyllisch wirkende Situation völlig verändern. Die Lärmschutzwand auf dem geplanten Brückenbauwerk wird die Sichtachse entlang der Burgallee zum Schloss und vom Schloss entfernt sehr stark beeinträchtigen. Auch wenn hier transparente Lärmschutzelemente zum Einsatz kommen, wird die Wirkung der industriellen Ästhetik und die rein nach funktionalen Kriterien geplante Überbauung der Burgstrasse in starkem Kontrast zu dem historischen Ensemble stehen.

Durch Erfahrungen in ganz Deutschland und darüber hinaus sind Lärmschutzwände immer auch im Zusammenhang mit der Graffiti-Problematik zu betrachten. Es ist davon auszugehen, dass dies auch bei den zukünftigen Lärmschutzmaßnahmen in Hanau der Fall sein wird. Graffiti beeinflusst die ästhetische Wirkung der Lärmschutzwände und damit des gesamten Stadtraums noch zusätzlich. Unabhängig von der „künstlerischen“ Qualität, steht Graffiti für vernachlässigte Orte. Häufig wird es als politische, bisweilen auch diskriminierende Ausdrucksform genutzt. Da die Zuständigkeiten für die Reinigung und Beseitigung von Graffiti nicht eindeutig geklärt ist, werden die geplanten Maßnahmen negative Auswirkungen auf den Stadtraum Hanau haben.

Nordseite LSW

1N Bahnhof östlich



Bestandsituation

Öffentlicher Bereich mit Hauptmobilitätsstandpunkt mit Busbahnhof und öffentlichem Parkplatz vor Hauptbahnhofsgebäude. Schützenswerte Blickachsen zwischen Bahnsteig und Busbahnhof.

Auswirkungen der LSW

Die direkt am Bahnsteig liegende Lärm-schutzwand unterbricht die wichtige Blickachse zwischen Fahrgast auf dem Bahnsteig und dem Verkehrsknotenpunkt unten am Busbahnhof. Zudem wird das Bild des Hauptbahnhofs mit ein- und ausfahrenden Zügen verbaut. Die LSW grenzt an das Hauptgebäude und verändert die architektonische Situation

Ort Bewertung

Stadtbildprägend

Blau

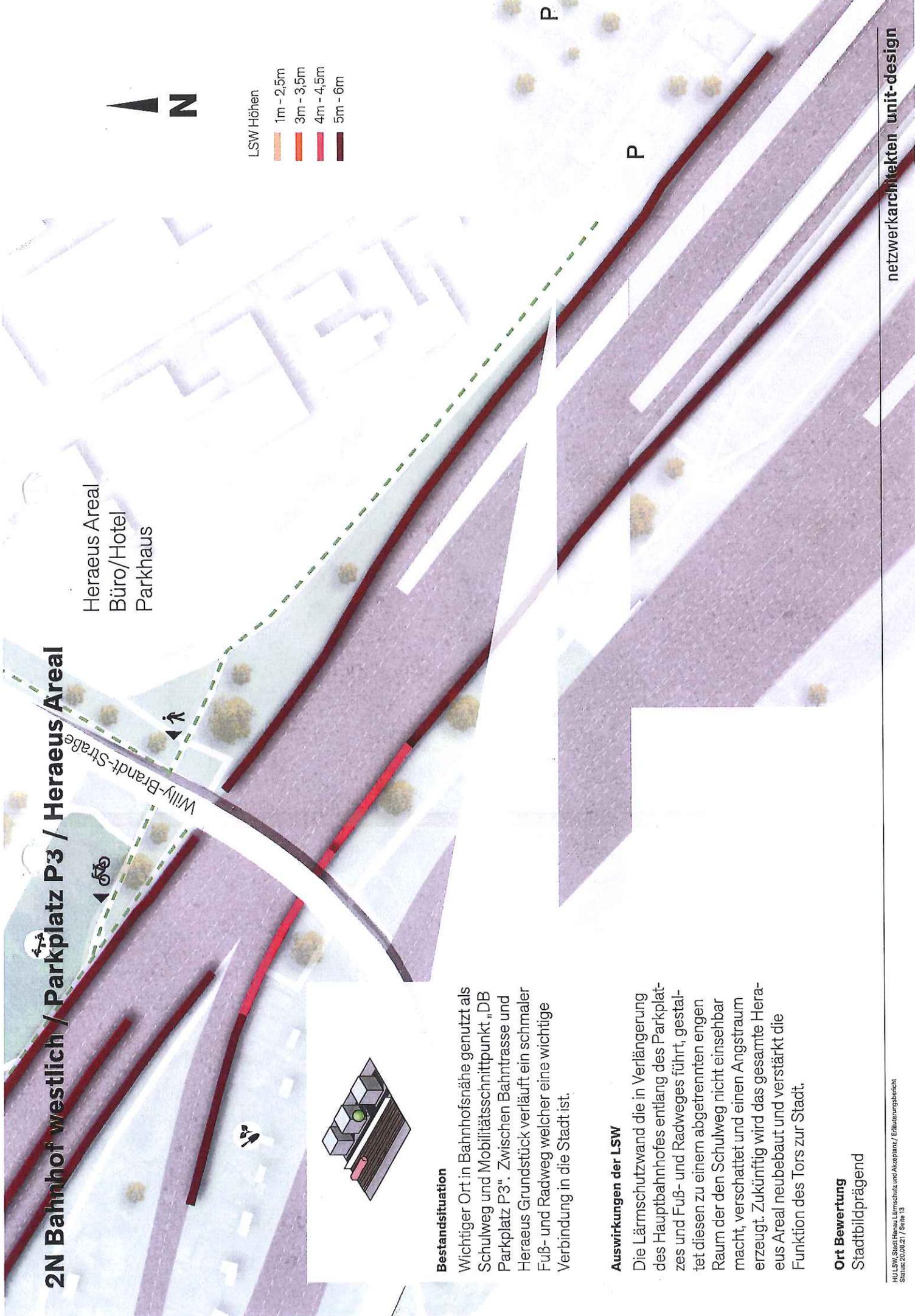
2N Bahnhof westlich / Parkplatz P3 / Heraeus Areal

Heraeus Areal
Büro/Hotel
Parkhaus



LSW Höhen

- 1m - 2,5m
- 3m - 3,5m
- 4m - 4,5m
- 5m - 6m



Bestandsituation

Wichtiger Ort in Bahnhofsnähe genutzt als Schulweg und Mobilitätsschnittpunkt „DB Parkplatz P3“. Zwischen Bahntrasse und Heraeus Grundstück verläuft ein schmaler Fuß- und Radweg welcher eine wichtige Verbindung in die Stadt ist.

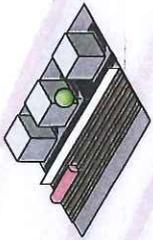
Auswirkungen der LSW

Die Lärmschutzwand die in Verlängerung des Hauptbahnhofes entlang des Parkplatzes und Fuß- und Radweges führt, gestaltet diesen zu einem abgetrennten engen Raum der den Schulweg nicht einsehbar macht, verschattet und einen Angstraum erzeugt. Zukünftig wird das gesamte Heraeus Areal neubaut und verstärkt die Funktion des Tors zur Stadt.

Ort Bewertung

Stadtteilprägend

3N Fuß- und Radwegunterführung Willy Brandt Straße



Bestandsituation

Wichtiger Fuß- und Radwegknotenpunkt, Schulweg, unter Willy-Brandt-Straße, Verbindung zwischen Innenstadt und Bahnhofsbereich.

Auswirkungen der LSW

Die Lärmschutzwand schließt fast an die Willy-Brandt Brücke an und blockiert so den Blickbezug nach süden hin. Sie bewirkt in Verbindung mit dem Brückentunnel und der räumlichen Enge einen potentiellen Angstraum, angrenzender Grünfläche und Wege wirken durch Verschattung düster.

Ort Bewertung

Ortsbildprägend



LSW Höhen

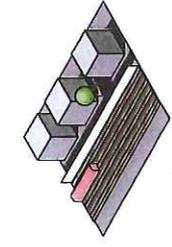


Brüder-Grimm-Straße

Willy-Brandt-Straße

Westerburgstraße

4N Brüder-Grimm-Straße, oberhalb des Spielplatzes



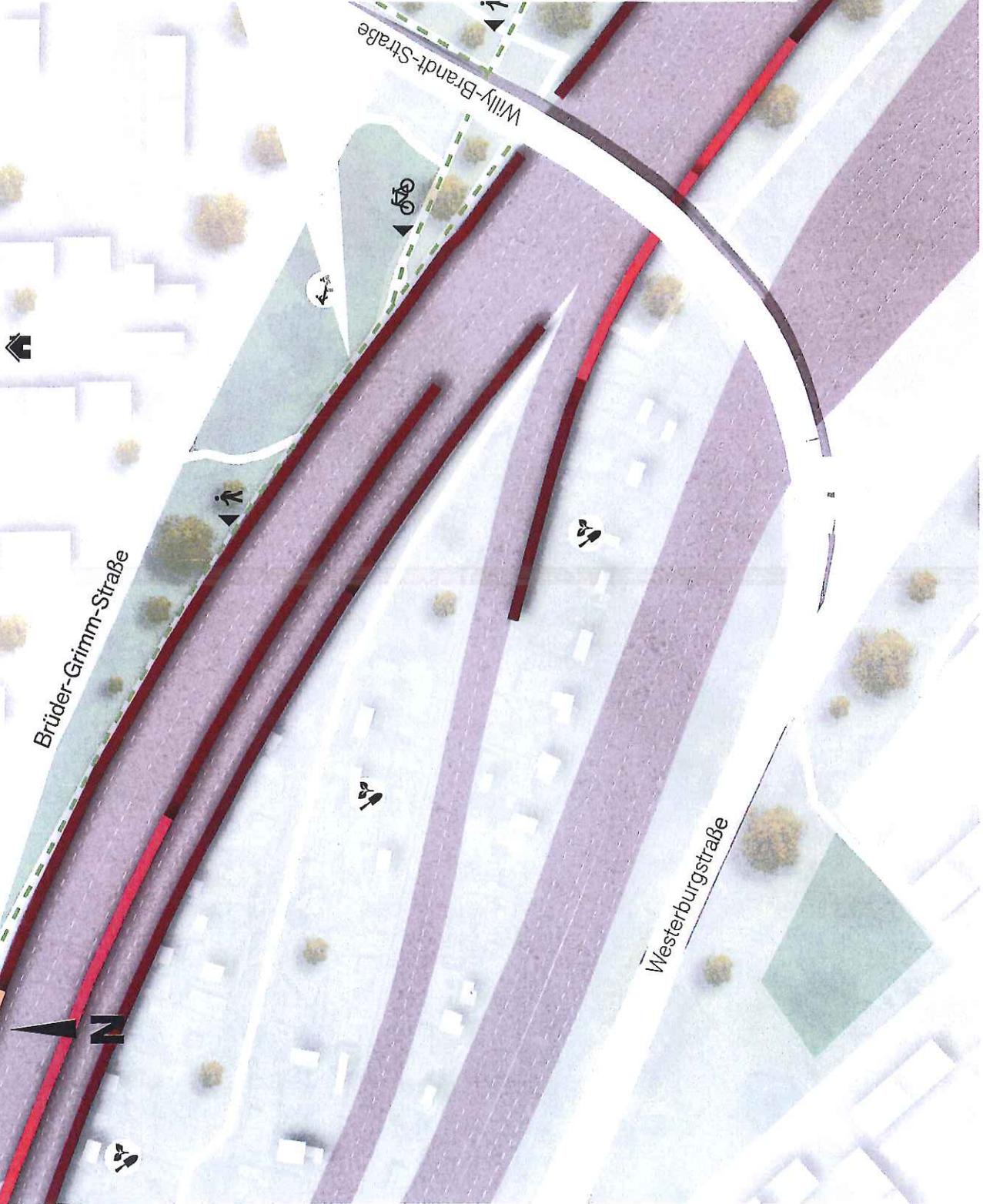
Bestandsituation

Öffentlicher und wichtiger Ort, vor allem als Schulweg entlang der Bahntrasse genutzt. Wichtige Verbindung für Fahrrad und Fußgänger*innen mit weitem Blick über das Mobilitätssystem der DB in südwestlichen Stadtraum. Das Wohngebiet unterhalb des Damms entlang einer Verkehrsberuhigten Straße liegt hinter einer Reihe von hohen Bäumen.

Auswirkungen der LSW

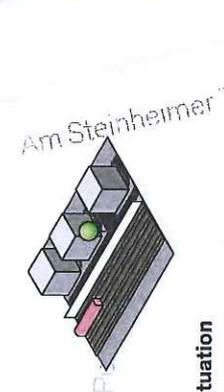
Die Lärmschutzwand führt entlang des Schulwegs, und zusätzlich zwischen den Gleisen, der Blick in die süd-westliche Richtung der Stadt über die Gleise hinweg wird unterbrochen. Zudem verschattet die LSW den Fuß- und Radweg zu bestimmten Zeiten. Es entsteht ein Angstraum, da der Weg zwischen 6 meter hoher Schallschutzwand und sehr hohen und dichten Bäumen eingekesselt wird.

Ort Bewertung
Ortsbildprägend





5N Ludwig-Geißler-Schule



Bestandsituation

Besonders frequentierter Ort zwischen der erneuerten Ludwig-Geißler-Schule und geplante Neubau-Wohngebiet. Bahntrasse verläuft in ca. 6 Metern Höhe über Straßenniveau mit geringer Höhe von 1m und andererseits auf Straßenniveau entlang hinter Neubaugebiet mit 5m Höhe.

Auswirkungen der LSW

Die Lärmschutzwand führt auf der aufsteigenden Bahntrasse entlang und beeinträchtigt die Umgebung durch ihre Höhe von nur einem Meter kaum.

Ort Bewertung

der Hohe LSW Bereich ist Quartiersbildprägend

Westerburgstraße

Hafenplatz

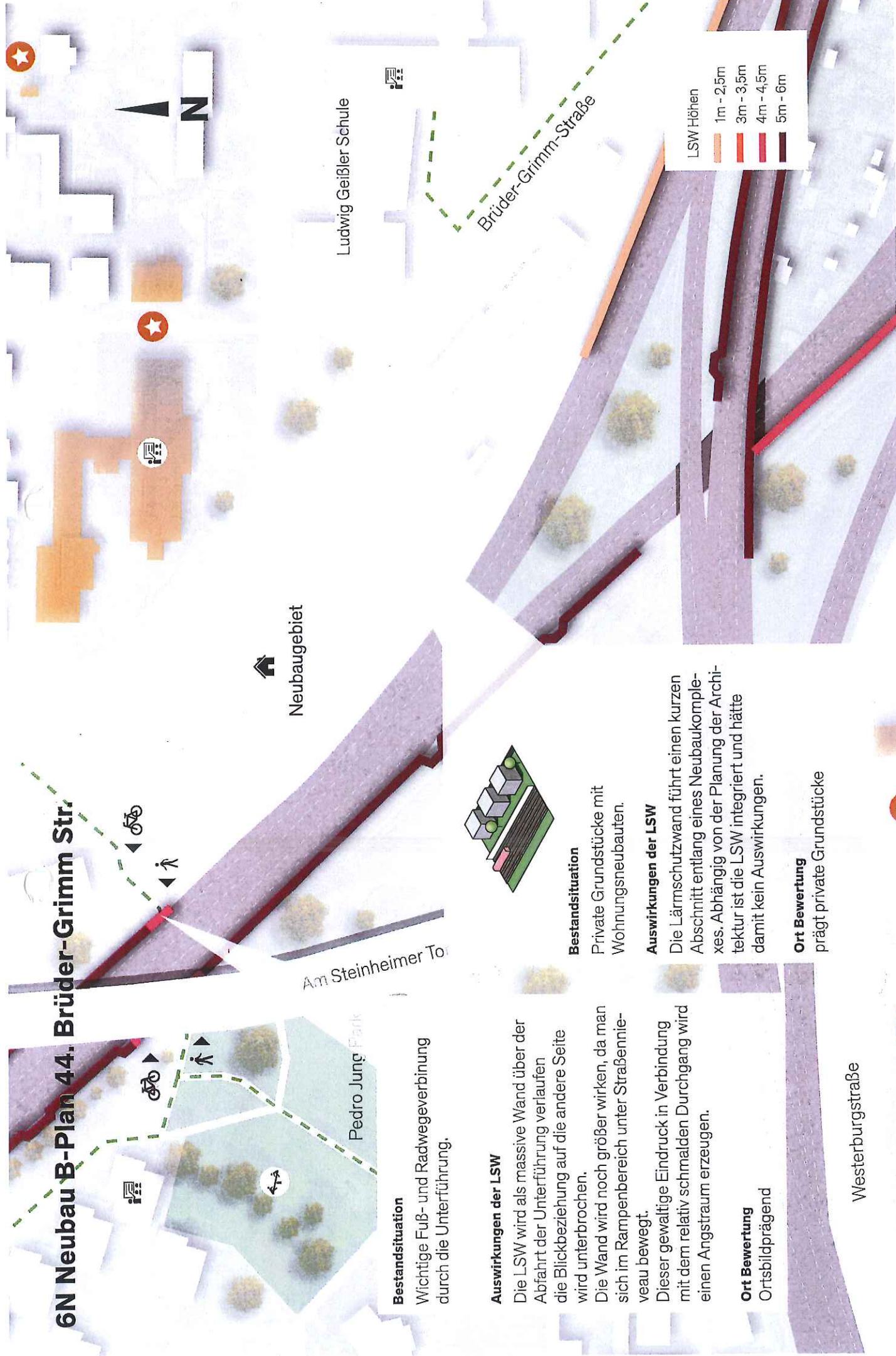
Neubaugebiet

Ludwig Geißler Schule

LSW Höhen
 1m - 2,5m
 3m - 3,5m
 4m - 4,5m
 5m - 6m

Brüder-Grimm-Straße

6N Neubau B-Plan 44. Brüder-Grimm Str.



Bestandsituation

Wichtige Fuß- und Radwegeverbindung durch die Unterführung.

Auswirkungen der LSW

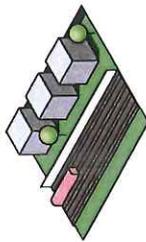
Die LSW wird als massive Wand über der Abfahrt der Unterführung verlaufen die Blickbeziehung auf die andere Seite wird unterbrochen.

Die Wand wird noch größer wirken, da man sich im Rampenbereich unter Straßenniveau bewegt.

Dieser gewaltige Eindruck in Verbindung mit dem relativ schmalen Durchgang wird einen Angstraum erzeugen.

Ort Bewertung

Ortsbildprägend



Bestandsituation

Private Grundstücke mit Wohnungsneubauten.

Auswirkungen der LSW

Die Lärmschutzwand führt einen kurzen Abschnitt entlang eines Neubaukomplexes. Abhängig von der Planung der Architektur ist die LSW integriert und hätte damit kein Auswirkungen.

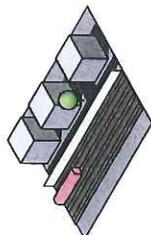
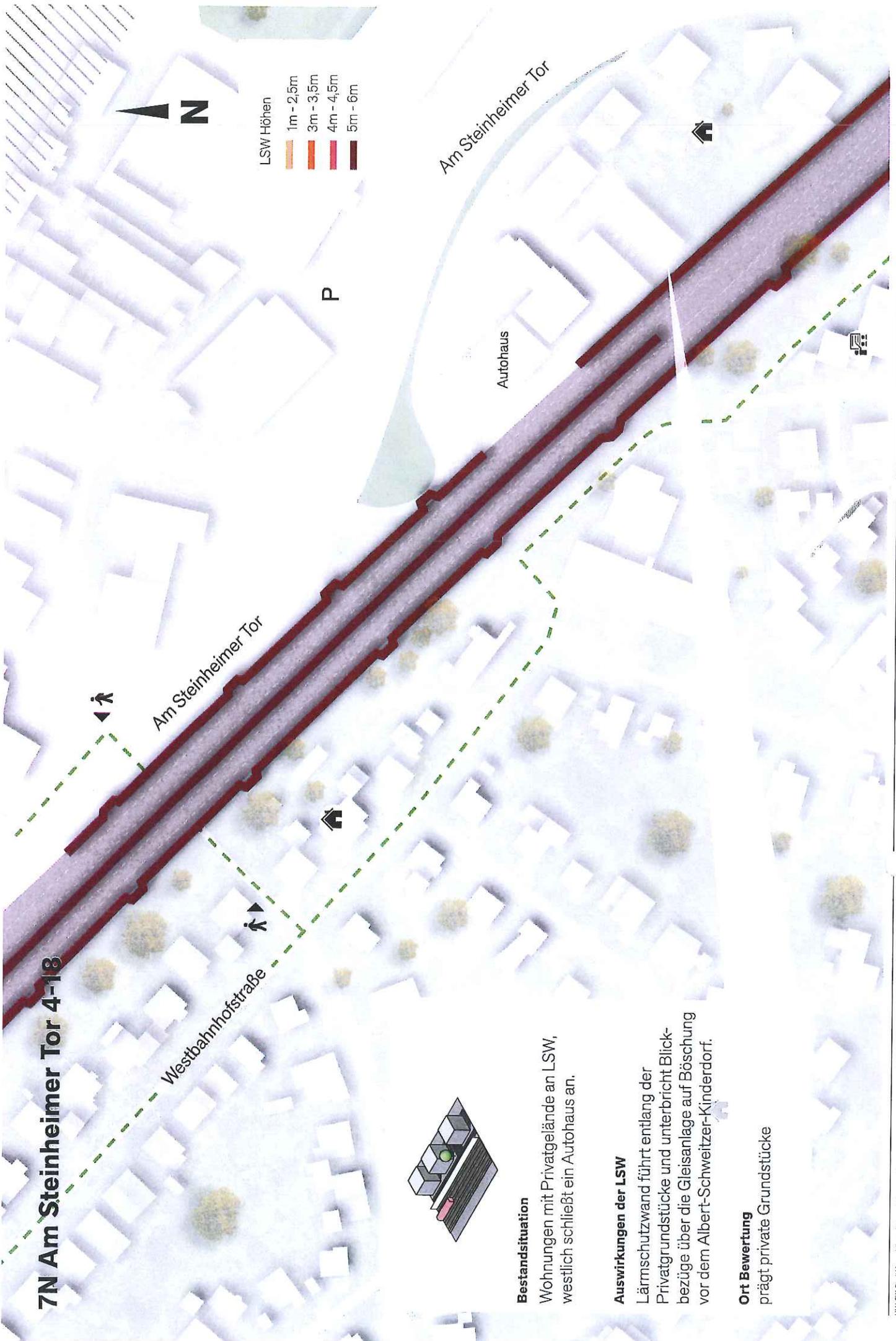
Ort Bewertung

prägt private Grundstücke

LSW Höhen

1m - 2,5m
3m - 3,5m
4m - 4,5m
5m - 6m

7N Am Steinheimer Tor 4-18



Bestandsituation

Wohnungen mit Privatgelände an LSW, westlich schließt ein Autohaus an.

Auswirkungen der LSW

Lärmschutzwand führt entlang der Privatgrundstücke und unterbricht Blickbezüge über die Gleisanlage auf Böschung vor dem Albert-Schweitzer-Kinderdorf.

Ort Bewertung

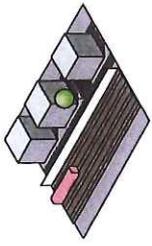
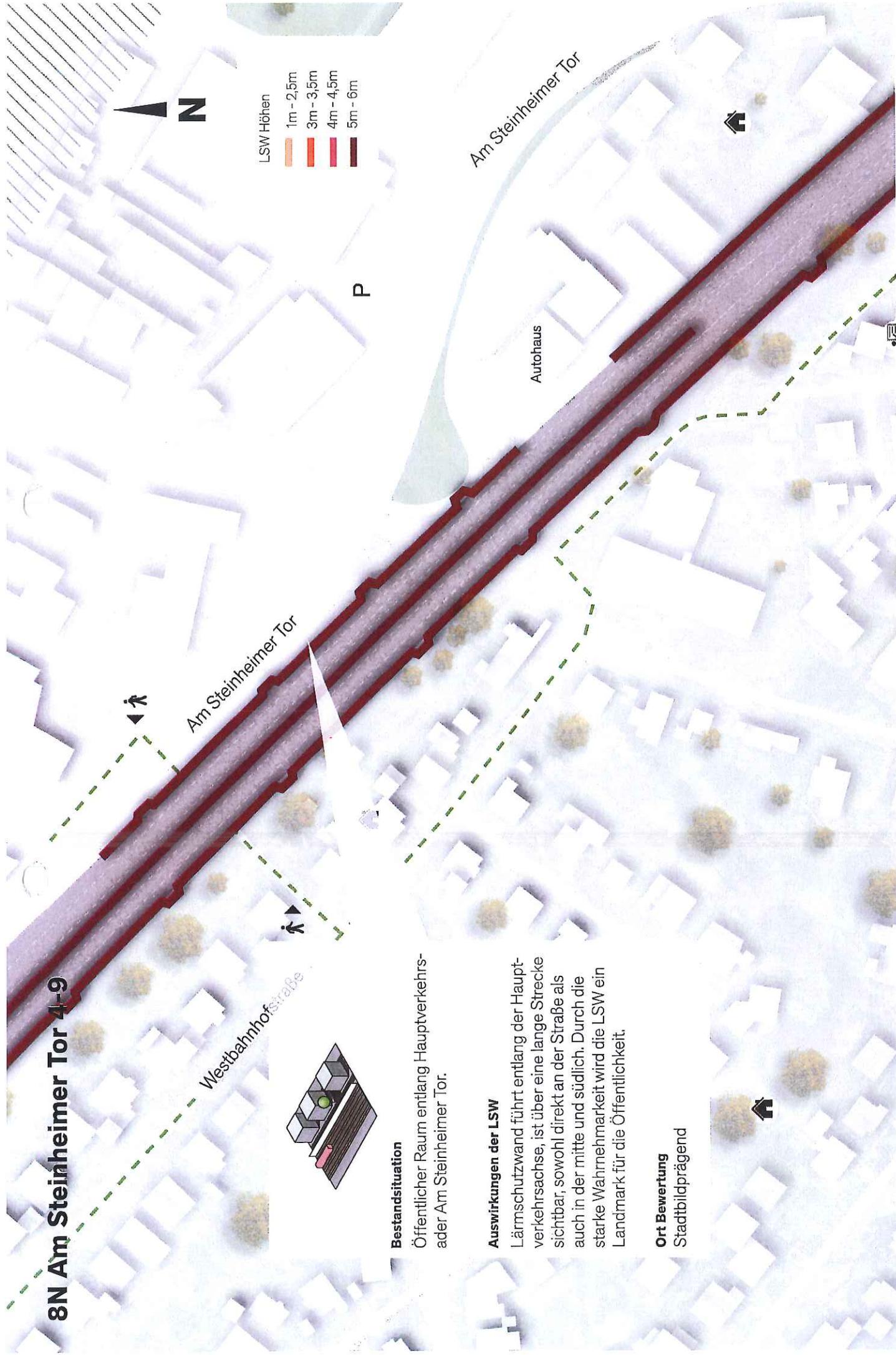
prägt private Grundstücke

8N Am Steinheimer Tor 4-9



LSW Höhen

1m - 2,5m
3m - 3,5m
4m - 4,5m
5m - 6m



Bestandsituation

Öffentlicher Raum entlang Hauptverkehrsader Am Steinheimer Tor.

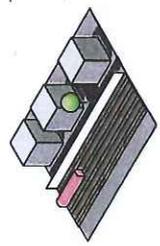
Auswirkungen der LSW

Lärmschutzwand führt entlang der Hauptverkehrsachse, ist über eine lange Strecke sichtbar, sowohl direkt an der Straße als auch in der mitte und südlich. Durch die starke Wahrnehmbarkeit wird die LSW ein Landmark für die Öffentlichkeit.

Ort Bewertung

Stadtbildprägend

9N Hanau West, Philippsruher Allee



Bestandsituation

Städtischer Ort, Bahnhof Hanau West mit direkter Verbindung zur Innenstadt Hanau, Mobilitätsanbindung, wichtiger Blick aus Innenstadt kommend, zugänglich für alle Verkehrsteilnehmer*innen. Blickachse von Bushaltestelle durch den Bahnhof auf Südseite.

Auswirkungen der LSW

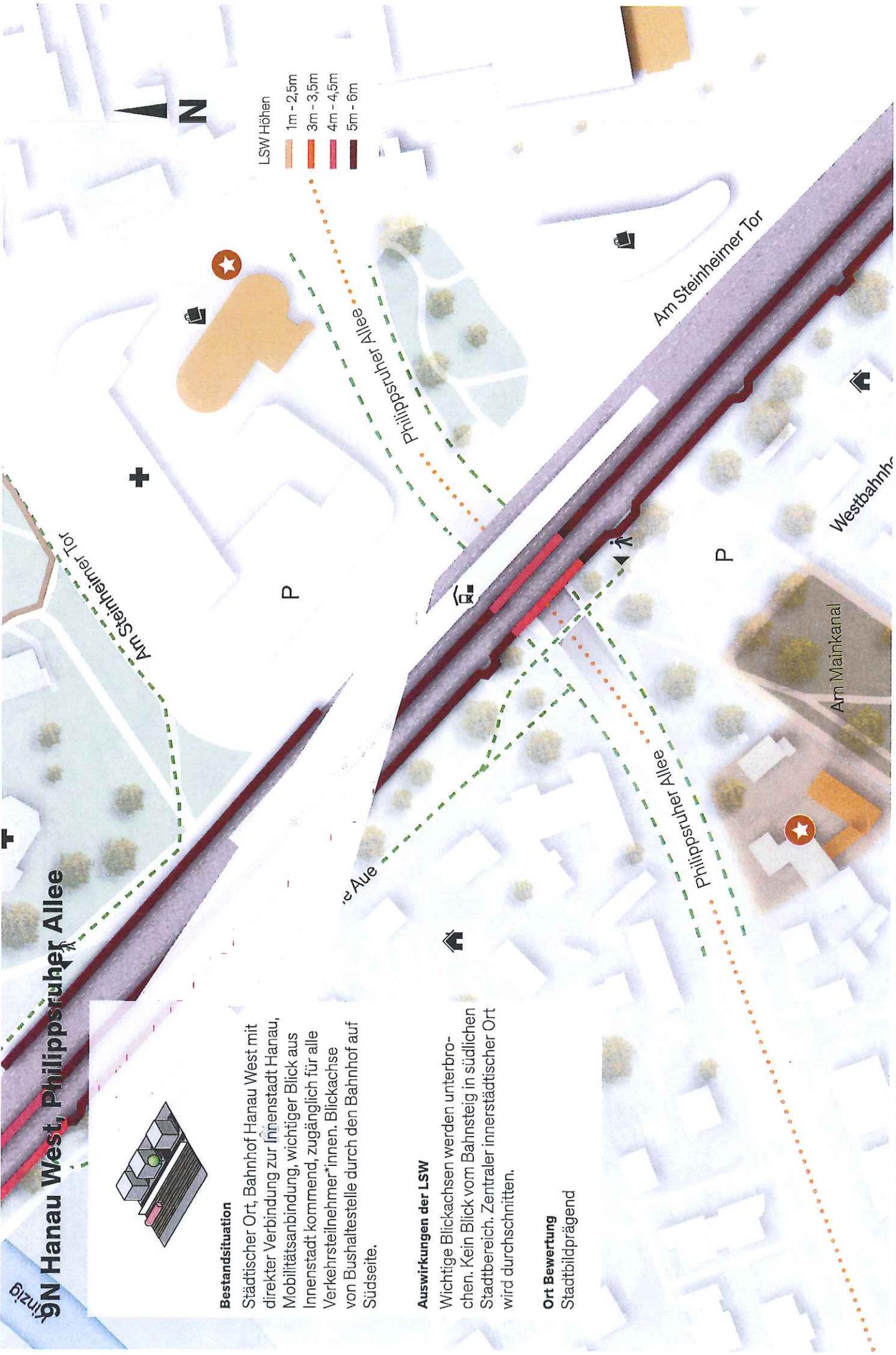
Wichtige Blickachsen werden unterbrochen. Kein Blick vom Bahnsteig in südlichen Stadtbereich. Zentraler innerstädtischer Ort wird durchschnitten.

Ort Bewertung

Stadtbildprägend

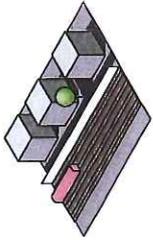
LSW Höhen

1m - 2,5m
3m - 3,5m
4m - 4,5m
5m - 6m



10N Martin Luther Hospital

Kinzig



Bestandsituation

Städtischer Ort an Vereinte Martin Luther + Althanner Hospital Stiftung Hanau, parkräumliche Anlage, zugänglich für Fußgänger*innen und Fahrradfahrer*innen im entfernten Bereich. Sichtachse aus Stiff auf Gleisanlage. Direkt an Gleisanlage führt der wichtige Fuß- und Radweg in Richtung Kinzig/ „die Milch“. Grüner und heller Raum.

Auswirkungen der LSW

Die geplante Lärmschutzwand grenzt unmittelbar an den Fuß- und Radweg am Alten- und Pflegeheim an. Verschattung des weg es zu bestimmten Zeiten. Es entsteht eine atmosphärische und visuelle negative Beeinträchtigung des gesamten Ortes. In Zusammenhang mit der folgenden Unterführung ist ein Angstraum zu erwarten.

Ort Bewertung

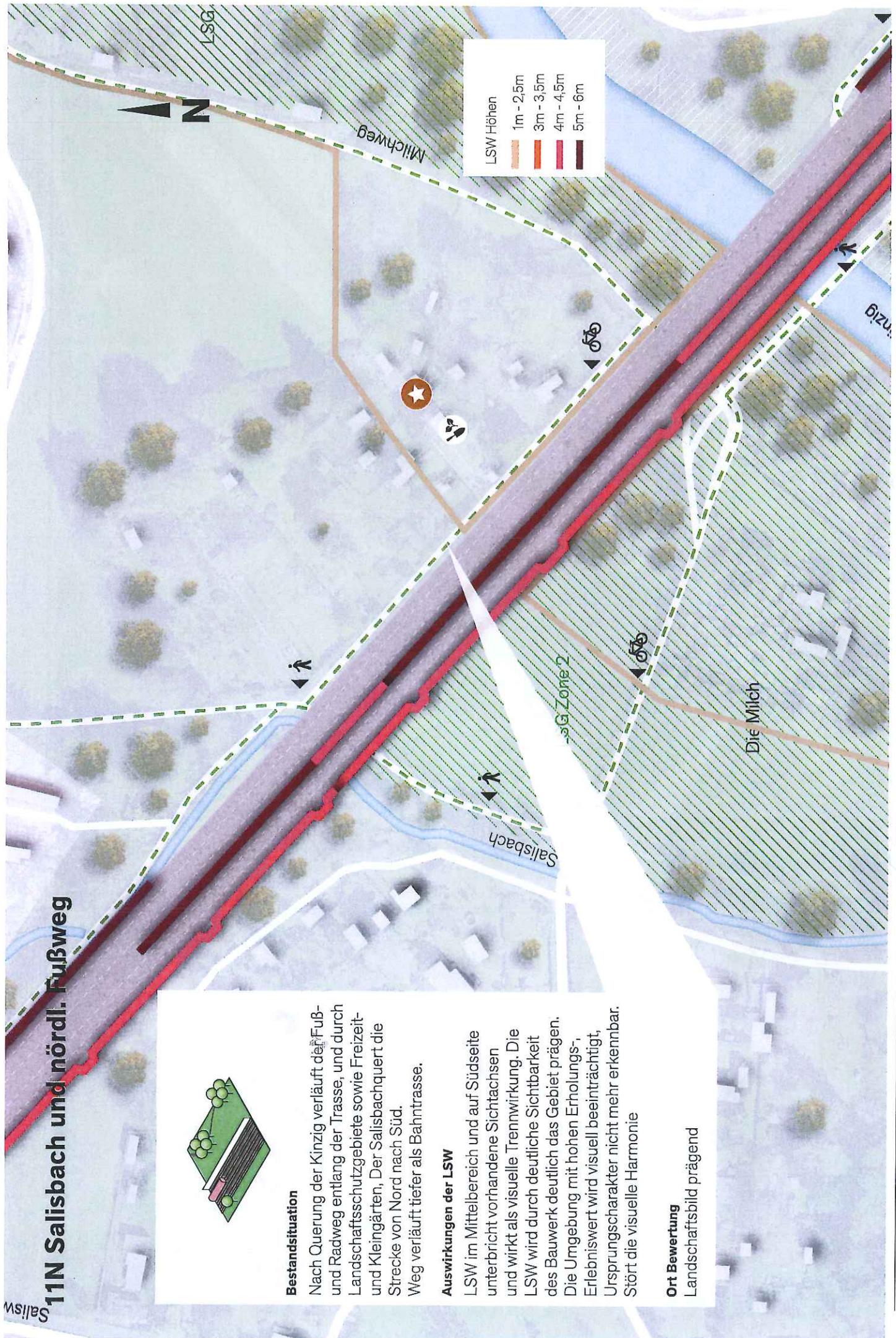
Privatgrundstück, dass hauptsächlich öffentlich genutzt wird. Wird daher als Quartiersbildprägend bewertet.



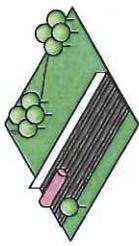
Am Steinhelmer Tor

P

Goldene Aue



11N Salisbach und nördl. Fußweg



Bestandsituation

Nach Querung der Kinzig verläuft der Fuß- und Radweg entlang der Trasse, und durch Landschaftsschutzgebiete sowie Freizeit- und Kleingärten, Der Salisbachquert die Strecke von Nord nach Süd. Weg verläuft tiefer als Bahntrasse.

Auswirkungen der LSW

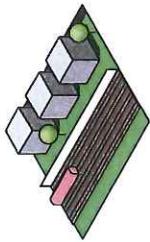
LSW im Mittelbereich und auf Südseite unterbricht vorhandene Sichtachsen und wirkt als visuelle Trennwirkung. Die LSW wird durch deutliche Sichtbarkeit des Bauwerk deutlich das Gebiet prägen. Die Umgebung mit hohen Erholungs-, Erlebniswert wird visuell beeinträchtigt, Ursprungscharakter nicht mehr erkennbar. Stört die visuelle Harmonie

Ort Bewertung

Landschaftsbild prägend

LSW Höhen
1m - 2,5m
3m - 3,5m
4m - 4,5m
5m - 6m

12N Salisweg und Spielplatz



Bestandsituation

Öffentlicher Straßenraum und Landschaftlicher Ort mit Freizeit- und Kleingärten sowie Privatgrundstück mit denkmal geschütztem Gebäudeensemble

Auswirkungen der LSW

Lärmschutzwand ist über lange Strecke sichtbar, unterbricht vorhandene Sichtachsen zwischen den Stadtteilen und stellt das Denkmal vor neuen „Hintergrund“, die visuelle Harmonie des Ortes wird gestört.

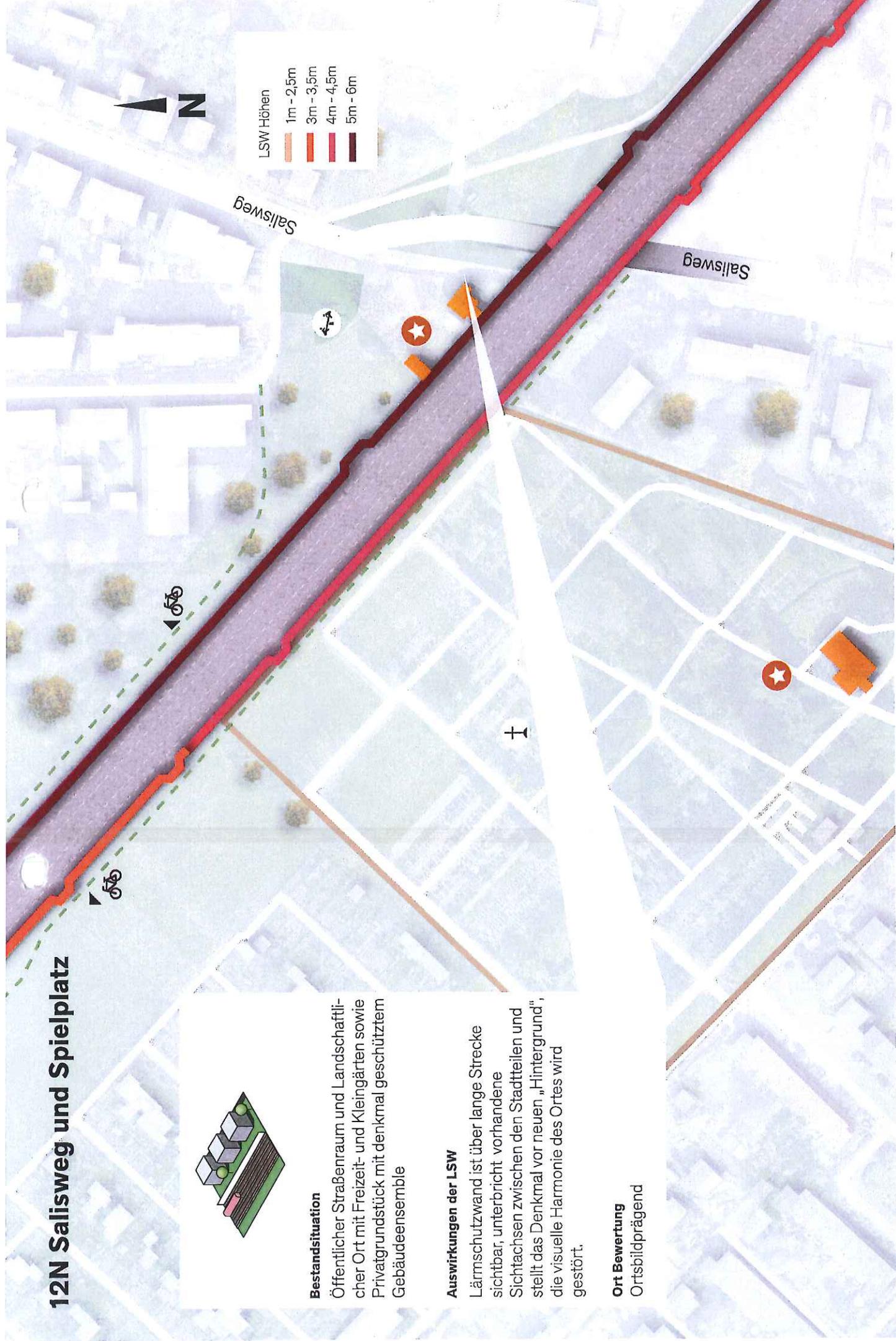
Ort Bewertung

Ortsbildprägend

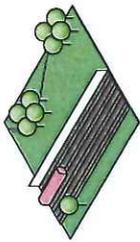


LSW Höhen

1m - 2,5m
3m - 3,5m
4m - 4,5m
5m - 6m



13N Salisweg Grünfläche



Bestandsituation

Landschaftlicher Ort und offene Wiesen, zugänglich für Fußgänger*innen. Radstrecke entlang der Trasse. Erholungsgebiet für Anlieger

Auswirkungen der LSW

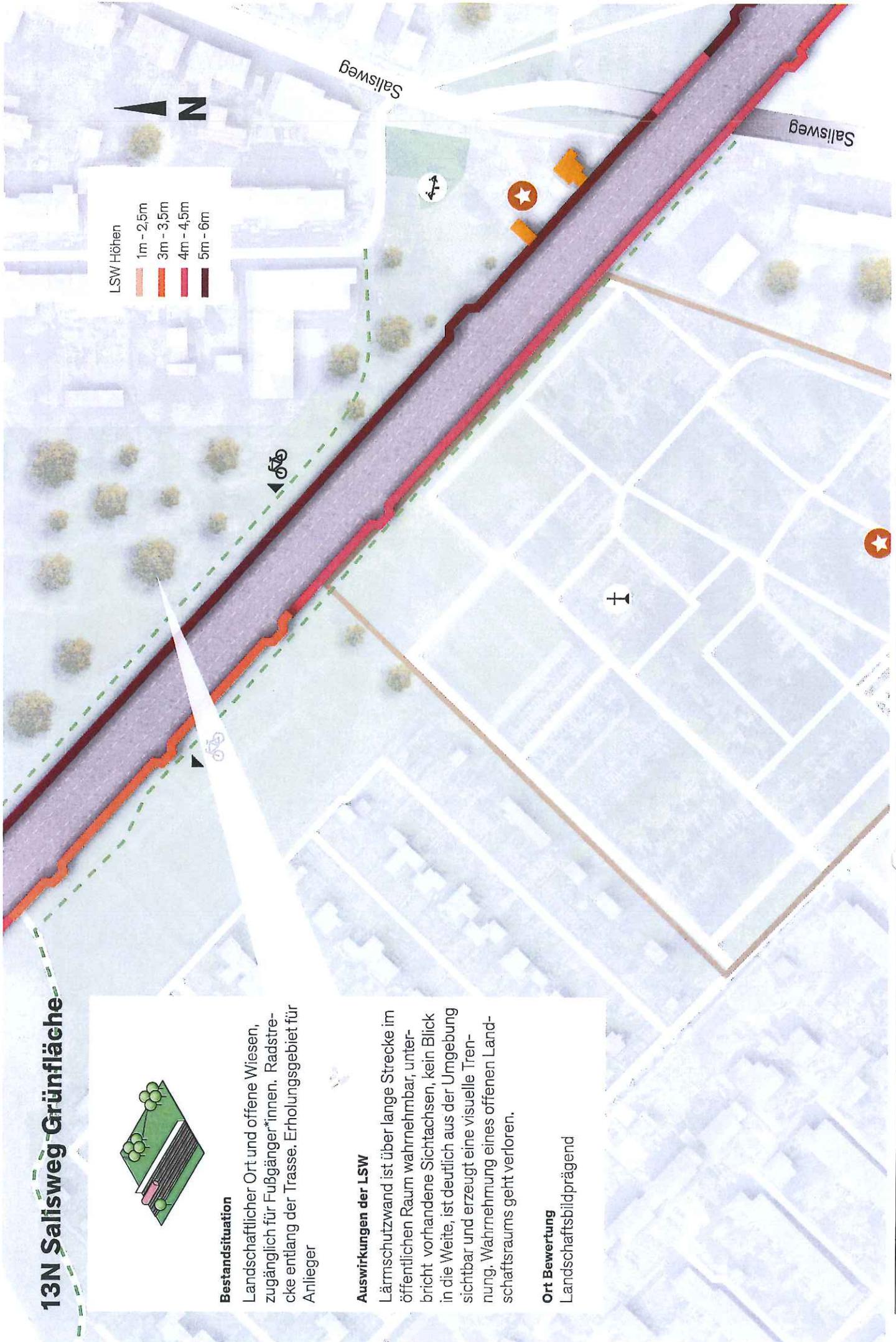
Lärmschutzwand ist über lange Strecke im öffentlichen Raum wahrnehmbar, unterbricht vorhandene Sichtachsen, kein Blick in die Weite, ist deutlich aus der Umgebung sichtbar und erzeugt eine visuelle Trennung. Wahrnehmung eines offenen Landschaftsraums geht verloren.

Ort Bewertung

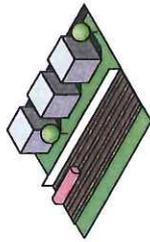
Landschaftsbildprägend

LSW Höhen

- 1m - 2,5m
- 3m - 3,5m
- 4m - 4,5m
- 5m - 6m



14N Frankfurter Straße



Bestandsituation

Städtischer Ort mit wichtiger Verkehrsachse und Verbindung der Stadtbereiche. Umfeld ist geprägt von Doppelhaushälften und Einfamilienhäusern, Gärten.

Quelle: Fachplan 01/10/10

Auswirkungen der LSW

Lärmschutzwand ist im öffentlichen Raum über lange Strecke gut sichtbar und grenzt unmittelbar an den Landschaftsraum an, wirkt als visuelle Trennung zwischen Wohngebieten und dem Übergang in Landschaftsraum.

Ort Bewertung

Ortsbildprägend



LSW Höhen

- 1m - 2,5m
- 3m - 3,5m
- 4m - 4,5m
- 5m - 6m

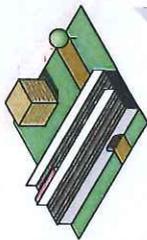
Kastanienallee

Mendelssohnstraße

Frankfurter Landstraße

Frankfurter Landstraße

15N Kastanienallee



Bestandsituation

Historische Achse, große Hauptverkehrsstraße Brücke führt über Bahnanlage. Auffahrt von Bäumen und Büschen gesäumt. Unterhalb westl. der Brücke einige Freizeitgärten.

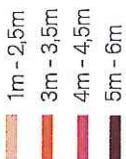
Auswirkungen der LSW

Lärmschutzwand verläuft unterhalb der Brücke und ist nicht in Blickachsen wahrnehmbar. Unterhalb der Brücke verläuft der Radweg die Enge und Tunnelartige Situation wird zum Angstraum.

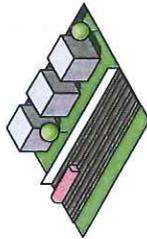
Ort Bewertung

Rad- und Fußweg unterhalb der Brücke ist Ortsbildprägend.

LSW Höhen



Mendelsohnstraße



Bestandsituation

Radwegeverbindung direkt an der LSW daneben Privatgrundstücke mit Gärten, Wohngrundstücke die mit Gärten.

Auswirkungen der LSW

Der Radweg wirkt durch Privatbepflanzung, Zäune etc auf der einen Seite und unmittelbare Angrenzung der 6m LSW auf der anderen Seite stark eingeeengt.

Ort Bewertung

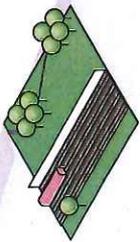
Ortsbildprägend

Mendelsohnstraße

Frankfurter Landstraße

Frankfurter Landstraße

16N Maintaler Straße



Bestandsituation

Große Hauptverkehrsstraße Brücke führt über Bahnanlage. Auf/Abfahrt von Wald gesäumt.

Seitlich Landschaftsschutzgebiet ohne Durchwegung/öffentliche Zugänglichkeit

Auswirkungen der LSW

Lärmschutzwand verläuft unterhalb der Brücke im Wald, kein direkter Sichtbezug. Auswirkung sind auf der Südseite zu bemerken. Siehe 16S Stadtwald

Ort Bewertung

Nördlich ist keine öffentlich wahrnehmbare Prägung festzustellen.

LSW Höhen	
	1m - 2,5m
	3m - 3,5m
	4m - 4,5m
	5m - 6m



Hochstädter Landstraße

Maintaler Straße

LSG Zone 1

LSG Zone 1

LSG Zone 1

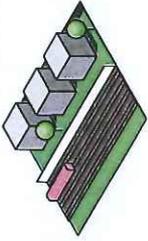
Maintaler Straße



17N Hochstädter Landstraße

LSG Zone 1

LSG Zone 1



Bestandsituation

Wohnbebauung mit Gartengrundstücken an LSW

LSW Nördlich nur minimal aus dem öffentlichen Raum sichtbar.

Ort Bewertung

Prägung privater Grundstücke

Auswirkungen der LSW

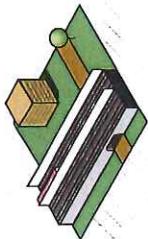
Einschränkung der Nutzungsqualität der Gärten hinsichtlich Helligkeit. Aufwertung durch Beruhigung.

LSW Höhen

1m - 2,5m
3m - 3,5m
4m - 4,5m
5m - 6m



18N Burgallee / Wilhelmsbader Bhf



Bestandsituation

Besonders wichtiger Ort mit mehreren Einzelelementen, Alter Bahnhof Wilhelmsbad + Villa mit burgartigem Nebengebäude und geschütztem Garten. Die Burgallee ist eine geschützte historische Achse

Auswirkungen der LSW

Lärmschutzwand ist im öffentlichen Raum deutlich sichtbar, unterbricht die wichtige Sichtachse, und stört die Ensemblewirkung der Gebäude. Denkmäler vor „neuem Hintergrund“. Blickachse in Richtung Stadion versperrt, wichtiger Übergang für Stadionbesucher von Bahn- und Parkplätzen.

Ort Bewertung Stadtbildprägend



LSG Zone 1

LSW Höhen

- 1m - 2,5m
- 3m - 3,5m
- 4m - 4,5m
- 5m - 6m

LSG Zone 2

P

Hochstädter Landstraße

LSG Zone 2

Burgallee

Wilhelmsbad



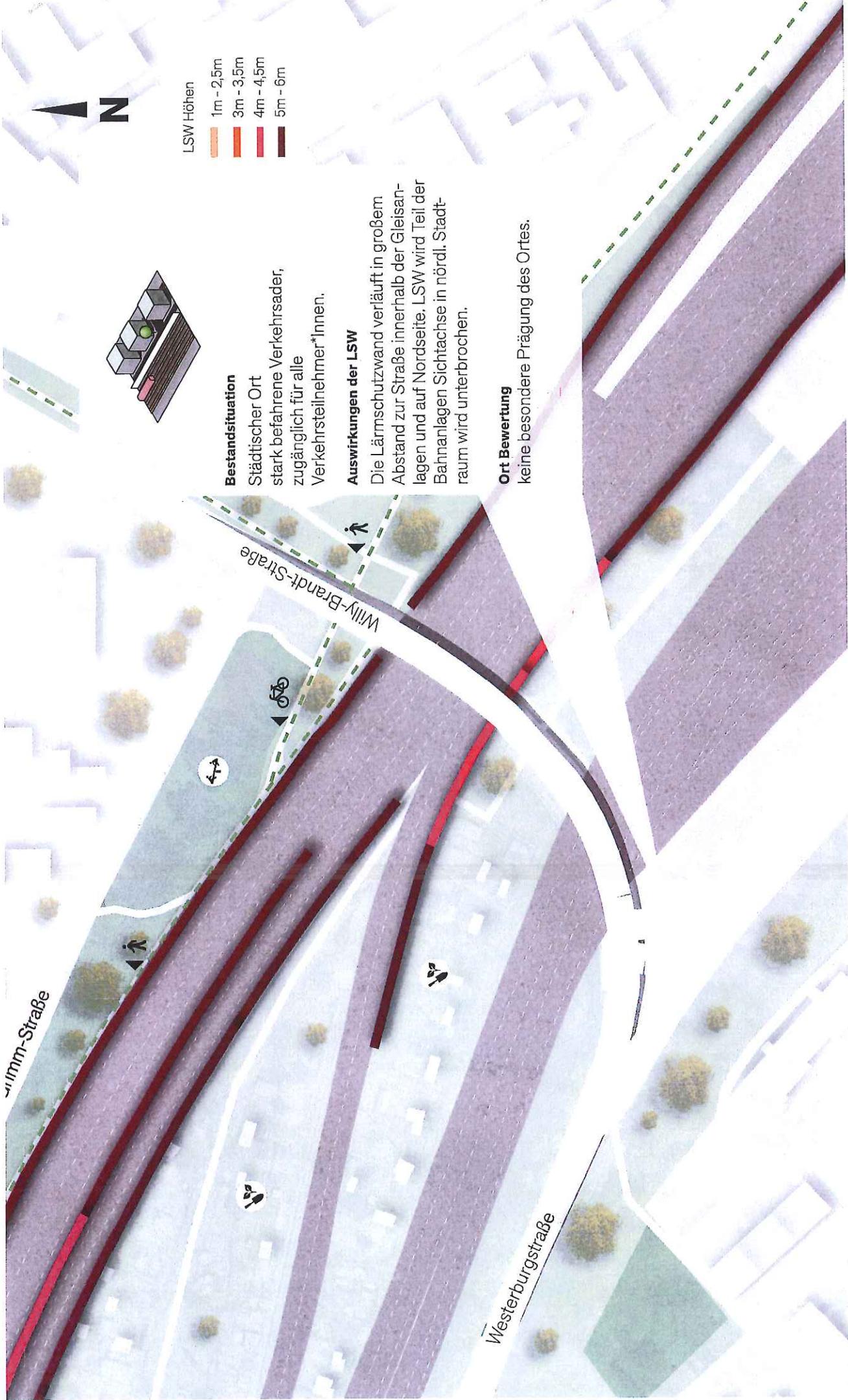
Herbert-Dröse-Stadion

LSG Zone 1

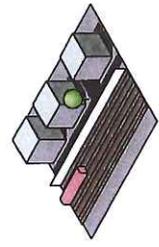
Burgallee

Südseite LSW

3S Westerburgstraße



- LSW Höhen
- 1m - 2,5m
 - 3m - 3,5m
 - 4m - 4,5m
 - 5m - 6m



Bestandsituation

Städtischer Ort
stark befahrene Verkehrsader,
zugänglich für alle
Verkehrsteilnehmer*Innen.

Auswirkungen der LSW

Die Lärmschutzwand verläuft in großem Abstand zur Straße innerhalb der Gleisanlagen und auf Nordseite. LSW wird Teil der Bahnanlagen Sichtachse in nördl. Stadtraum wird unterbrochen.

Ort Bewertung

keine besondere Prägung des Ortes.

4S Hafenplatz



Bestandsituation

Städtischer Ort an stark befahrener Verkehrsader. Gebäude Hafentor ist denkmalgeschützt. Zugänglich für alle Verkehrsteilnehmer*Innen.

Auswirkungen der LSW

LSW wird in diesem Bereich nicht mehr geplant die weiter entfernten LSW sind nicht im Wirkungsbereich. Wird eine LSW im Zuge der Lärmsanierung Hanau gebaut so ist hier aufgrund der Distanz und geriner Blickachsenqualität von einer geringen Auswirkung auszugehen.

5S Spielplatz am Pedro-Jung-Park



Bestandsituation

Kleine Grünanlage, mit Spiel- und Sportplatz. Kein direkter Anschluss der Aufenthaltsbereiche an die Gleisanlage. Erdwälle und Büsche unterbrechen die Sicht auf die Gleisanlage. Die Unterführung stellt eine wichtige Verbindung zur Innenstadt her und kann zu Fuß und per Rad genutzt werden

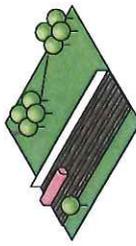
Auswirkungen der LSW

Im Zugangsbereich zur Unterführung entsteht ein eng und verwinkelt wirkender Raum. Diese Kombination erzeugt einen Angstrraum.

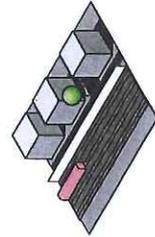
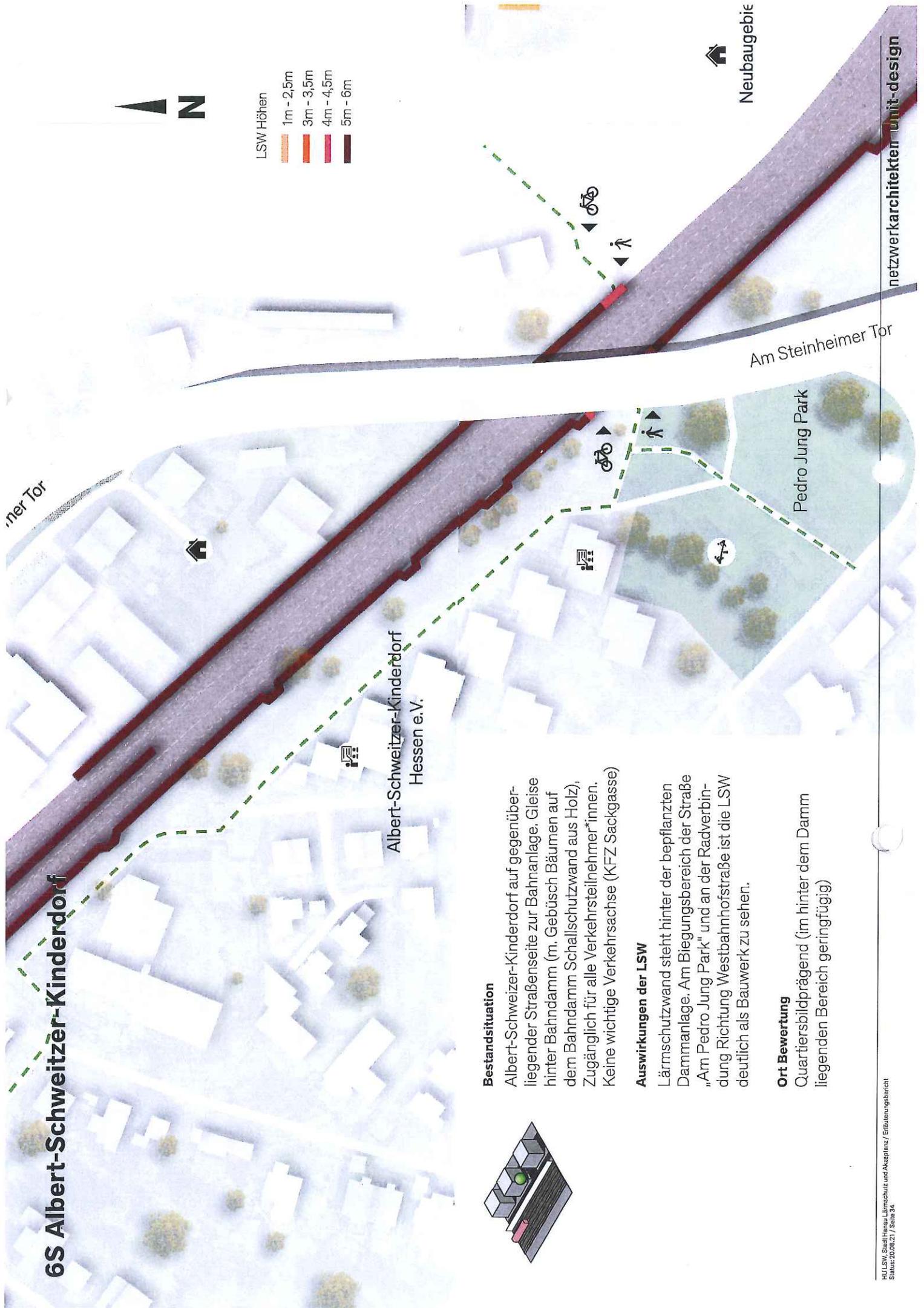
Auf den Pedro Jung Park wird die LSW aufgrund Abstand und Sichtbarrieren keinen Einfluß haben.

Ort Bewertung

Ortsbildprägend



6S Albert-Schweitzer-Kinderdorf



Bestandsituation

Albert-Schweitzer-Kinderdorf auf gegenüberliegender Straßenseite zur Bahnanlage. Gleise hinter Bahndamm (m. Gebüsch Bäumen auf dem Bahndamm Schallschutzwand aus Holz), zugänglich für alle Verkehrsteilnehmer*innen. Keine wichtige Verkehrsachse (KFZ Sackgasse)

Auswirkungen der LSW

Lärmschutzwand steht hinter der bepflanzten Dammanlage. Am Biegungsbereich der Straße „Am Pedro Jung Park“ und an der Radverbindung Richtung Westbahnhofstraße ist die LSW deutlich als Bauwerk zu sehen.

Ort Bewertung

Quartiersbildprägend (im hinter dem Damm liegenden Bereich geringfügig)

LSW Höhen

- 1m - 2,5m
- 3m - 3,5m
- 4m - 4,5m
- 5m - 6m



Neubaubebie

7S Westbahnhofstraße

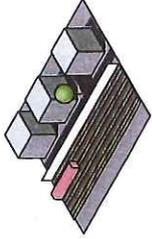


LSW Höhen

- 1m - 2,5m
- 3m - 3,5m
- 4m - 4,5m
- 5m - 6m

Am Steinheimer Tor

Westbahnhofstraße



Bestandsituation

Vor allem private Grundstücke mit Einfamilienhausbebauung und Gärten auf LSW Seite, im mittleren Bereich ist eine wichtige Unterführung (Fuß,- Radweg).

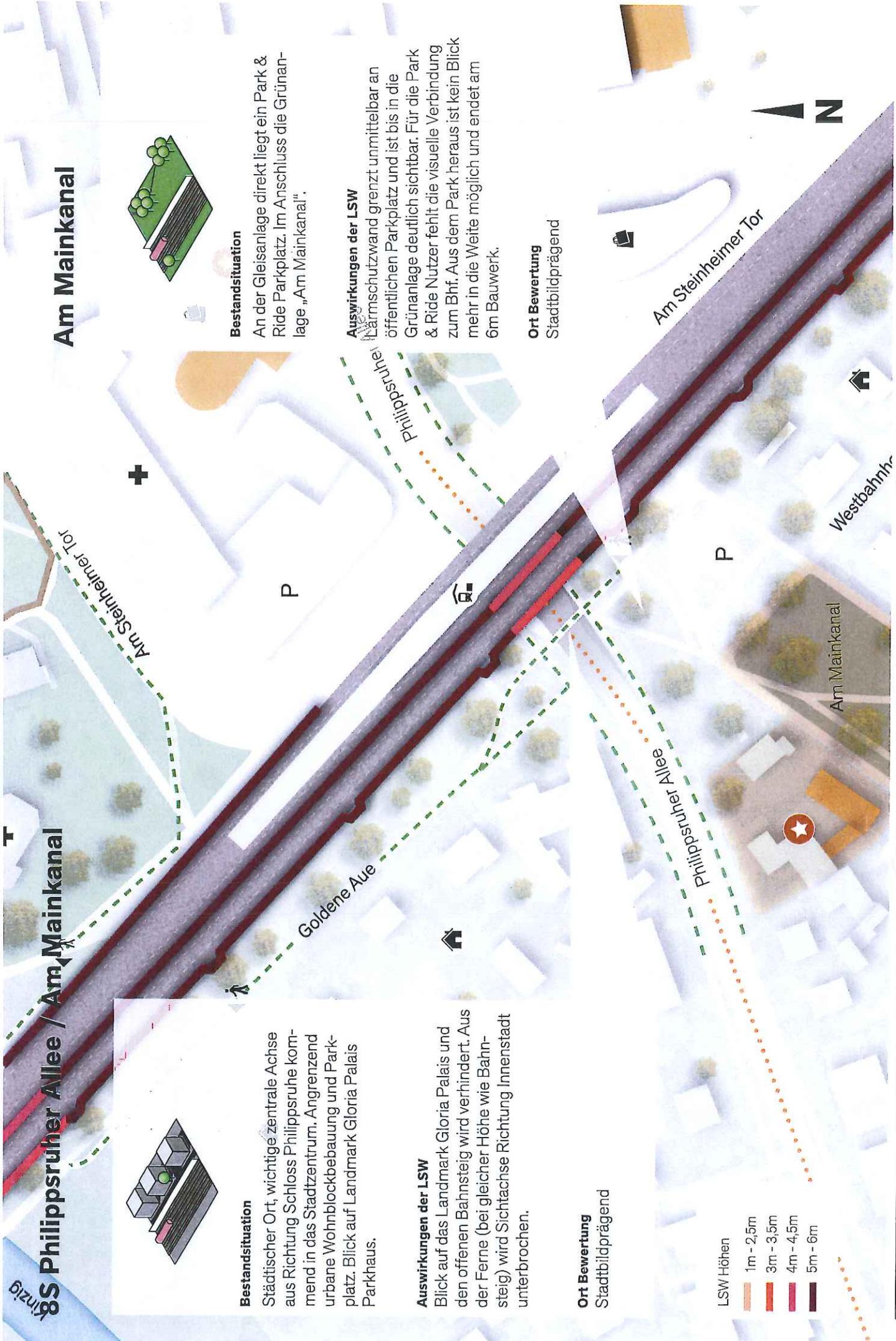
Auswirkungen der LSW

Lärmschutzwand grenzt unmittelbar an private Grundstücke. In den typischen Gartennutzungszeiten (Mittag-Nachmittag) gibt es keine Beeinträchtigung durch Schatten. Jedoch ist der Blick in die weite untere Straße durch das sehr hohe Steinheimer Tor

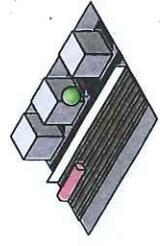
Die Unterführung wird durch die LSW enger, dunkler und uneinsehbarer wirken.

Ort Bewertung

- Prägung privater Grundstücke
- Quartiersbildprägend (Unterführungsbereich)



8S Philippsther Allee / Am Mainkanal



Bestandsituation

Städtischer Ort, wichtige zentrale Achse aus Richtung Schloss Philippsruhe kommend in das Stadtzentrum. Angrenzend urbane Wohnblockbebauung und Parkplatz. Blick auf Landmark Gloria Palais Parkhaus.

Auswirkungen der LSW

Blick auf das Landmark Gloria Palais und den offenen Bahnsteig wird verhindert. Aus der Ferne (bei gleicher Höhe wie Bahnsteig) wird Sichtachse Richtung Innenstadt unterbrochen.

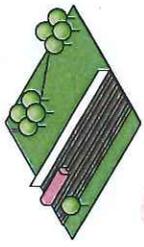
Ort Bewertung

Stadtbildprägend

LSW Höhen

- 1m - 2,5m
- 3m - 3,5m
- 4m - 4,5m
- 5m - 6m

Am Mainkanal



Bestandsituation

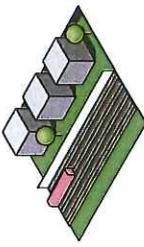
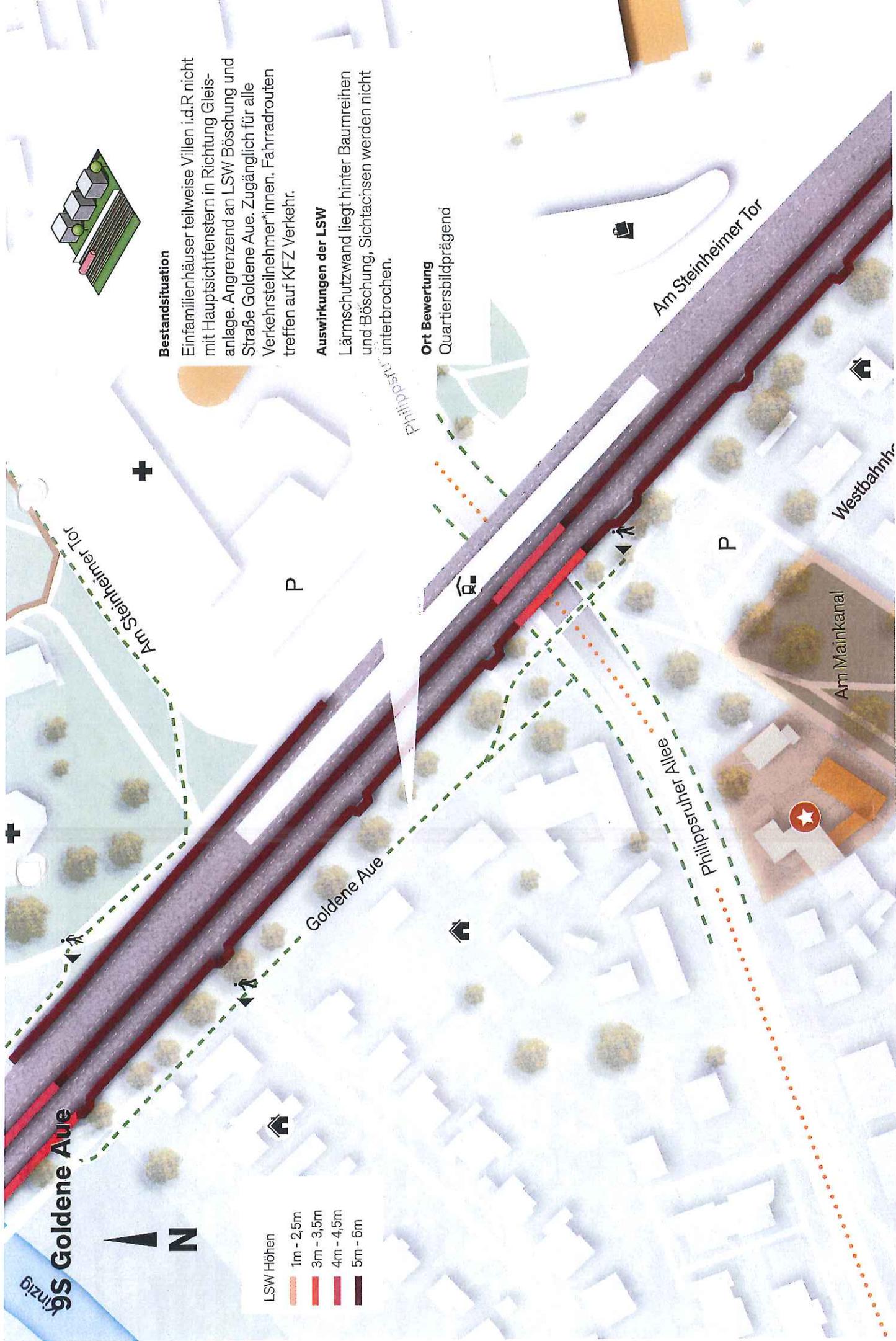
An der Gleisanlage direkt liegt ein Park & Ride Parkplatz. Im Anschluss die Grünanlage „Am Mainkanal“.

Auswirkungen der LSW

Lärmschutzwand grenzt unmittelbar an öffentlichen Parkplatz und ist bis in die Grünanlage deutlich sichtbar. Für die Park & Ride Nutzer fehlt die visuelle Verbindung zum Bhf. Aus dem Park heraus ist kein Blick mehr in die Weite möglich und endet am 6m Bauwerk.

Ort Bewertung

Stadtbildprägend



Bestandsituation

Einfamilienhäuser teilweise Villen i.d.R nicht mit Hauptsichtfenstern in Richtung Gleisanlage. Angrenzend an LSW Böschung und Straße Goldene Aue. Zugänglich für alle Verkehrsteilnehmer*innen. Fahrradrouten treffen auf KFZ Verkehr.

Auswirkungen der LSW

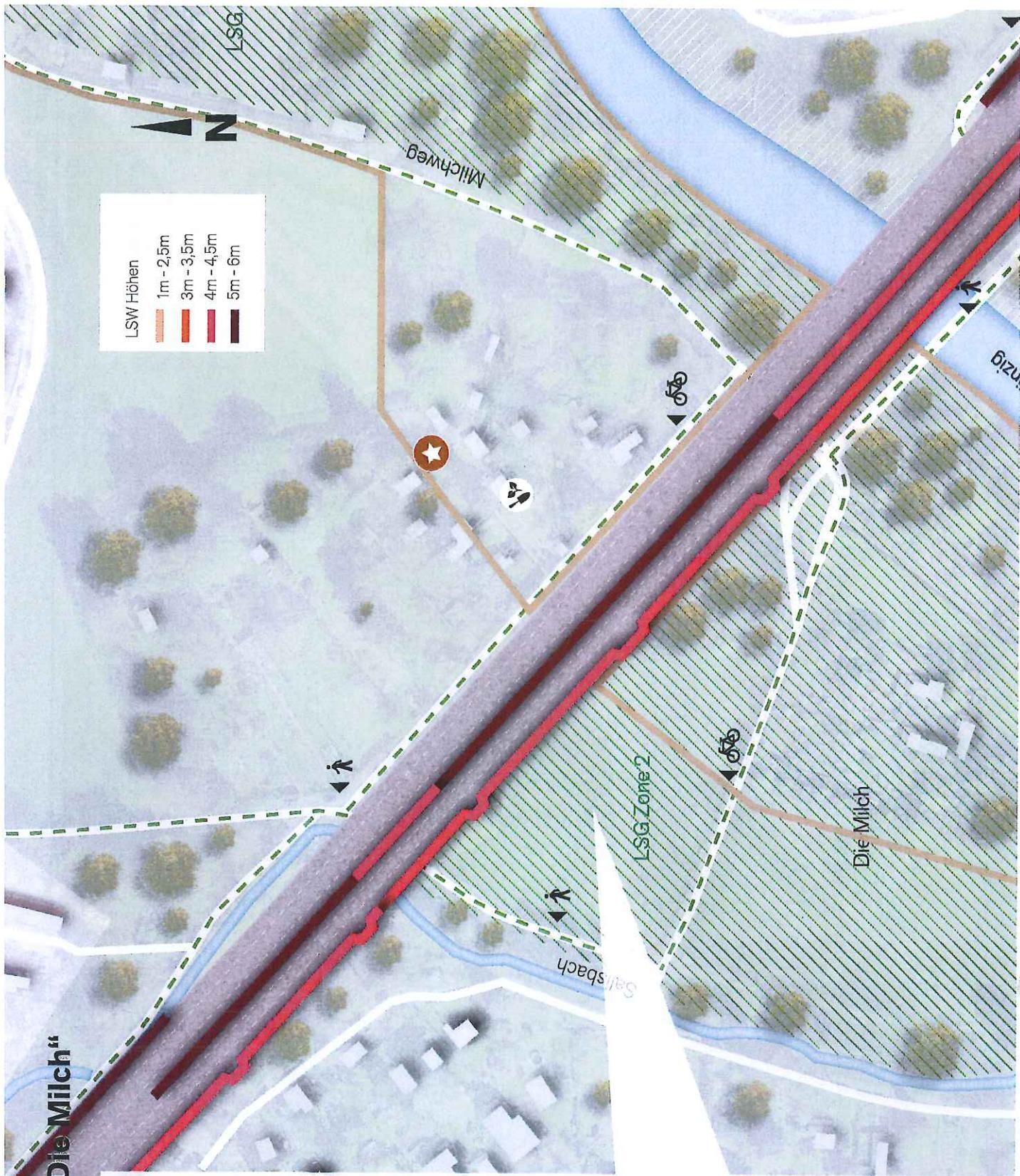
Lärmschutzwand liegt hinter Baumreihen und Böschung, Sichtachsen werden nicht unterbrochen.

Ort Bewertung

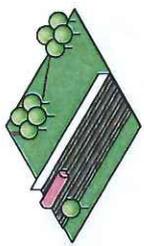
Quartiersbildprägend

- LSW Höhen
- 1m - 2,5m
 - 3m - 3,5m
 - 4m - 4,5m
 - 5m - 6m





10S Salisbach Kinzig „Die Milch“



Bestandsituation

Besonderer Ort, hohe Schutzwürdigkeit, großer zusammenhängender naturnaher Auenbereich innerhalb des Stadtraumes zwischen dem Salisbach und Kinzig, „die Milch“. Landschaftsschutzgebiet und Gartendenkmal.

Zugänglich zu Fuß und mit dem Rad. Sehr hohe Aufenthaltsqualität. Schöne Übergänge zwischen Stadt und Naturraum.

Auswirkungen der LSW

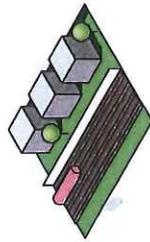
Die direkt im Schutzgebiet liegende Lärm-schutzwand wird über eine lange Strecke deutlich sichtbar sein. Obwohl das Gebiet durch den vorhandenen Bahndamm bereits unterbrochen ist, würde durch den Bau einer 6 m hohen LS-Wand eine neue Raumsituation entstehen, da der vorhandene Bahndamm durch Art und Dimension verträglicher im Landschaftsraum eingebunden ist. Der Raum würde durch das technische Bauwerk in der geplanten Dimension komplett getrennt und entwertet.

Östlich im Bereich der Brücken (Brücken mit industrieller Gestaltungsqualität) wird der Blick ins Grüne über Gleisanlage verhindert.

Ort Bewertung

Landschaftsbildprägend

11S Salisweg



Bestandsituation

Wohnblockbebauung auf westlicher Seite des Salisweg, östl. Wiese. An den Wiesenraum angrenzend Einfamilienhäuser und Schrebergärten. Denkmalgebäude (Salisweg 65) auf Nordseite.

Auswirkungen der LSW

Lärmschutzwand ist über eine lange Strecke im öffentlichen Raum wahrnehmbar, vorhandene Sichtachsen zwischen Stadtraum und Übergängen in den Landschaftsraum werden unterbrochen, Denkmalgebäude (Salisweg 65) nicht mehr sichtbar.

Ort Bewertung Stadtbildprägend



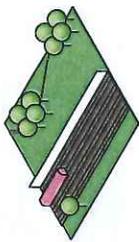
LSW Höhen

- 1m - 2,5m
- 3m - 3,5m
- 4m - 4,5m
- 5m - 6m

Salisweg

Salisweg

12S Friedhof Kesselstadt



Bestandsituation

Landschaftlicher Ort am Friedhof Kesselstadt und Kleingartenanlage, zugänglich zu Fuß und per Rad
Teile des Friedhofs sowie die Kapelle sind Denkmalschutz. Über die Gleise hinweg ist das Denkmal Salisweg 65 sichtbar.

Auswirkungen der LSW

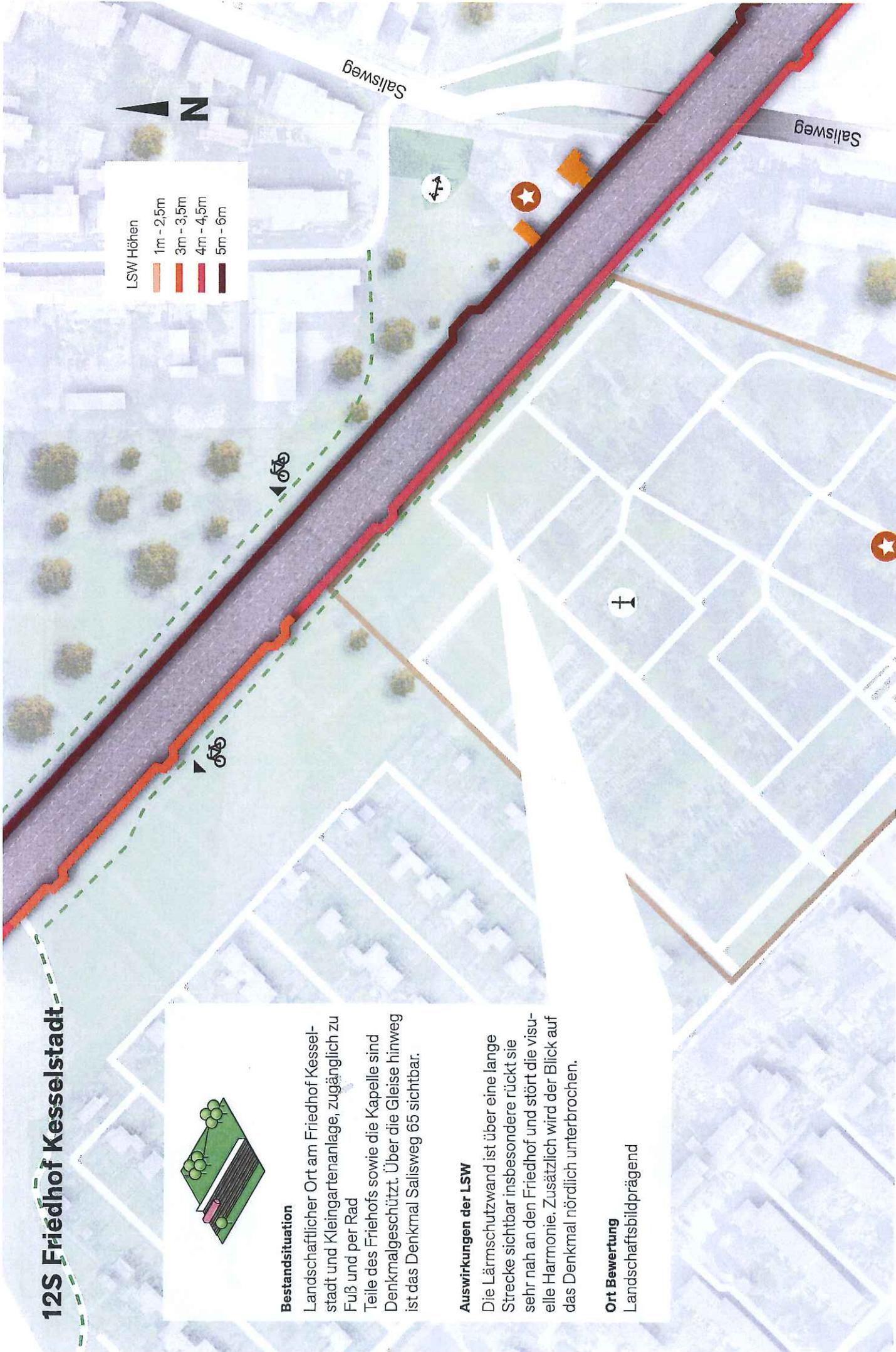
Die Lärmschutzwand ist über eine lange Strecke sichtbar insbesondere rückt sie sehr nah an den Friedhof und stört die visuelle Harmonie. Zusätzlich wird der Blick auf das Denkmal nördlich unterbrochen.

Ort Bewertung

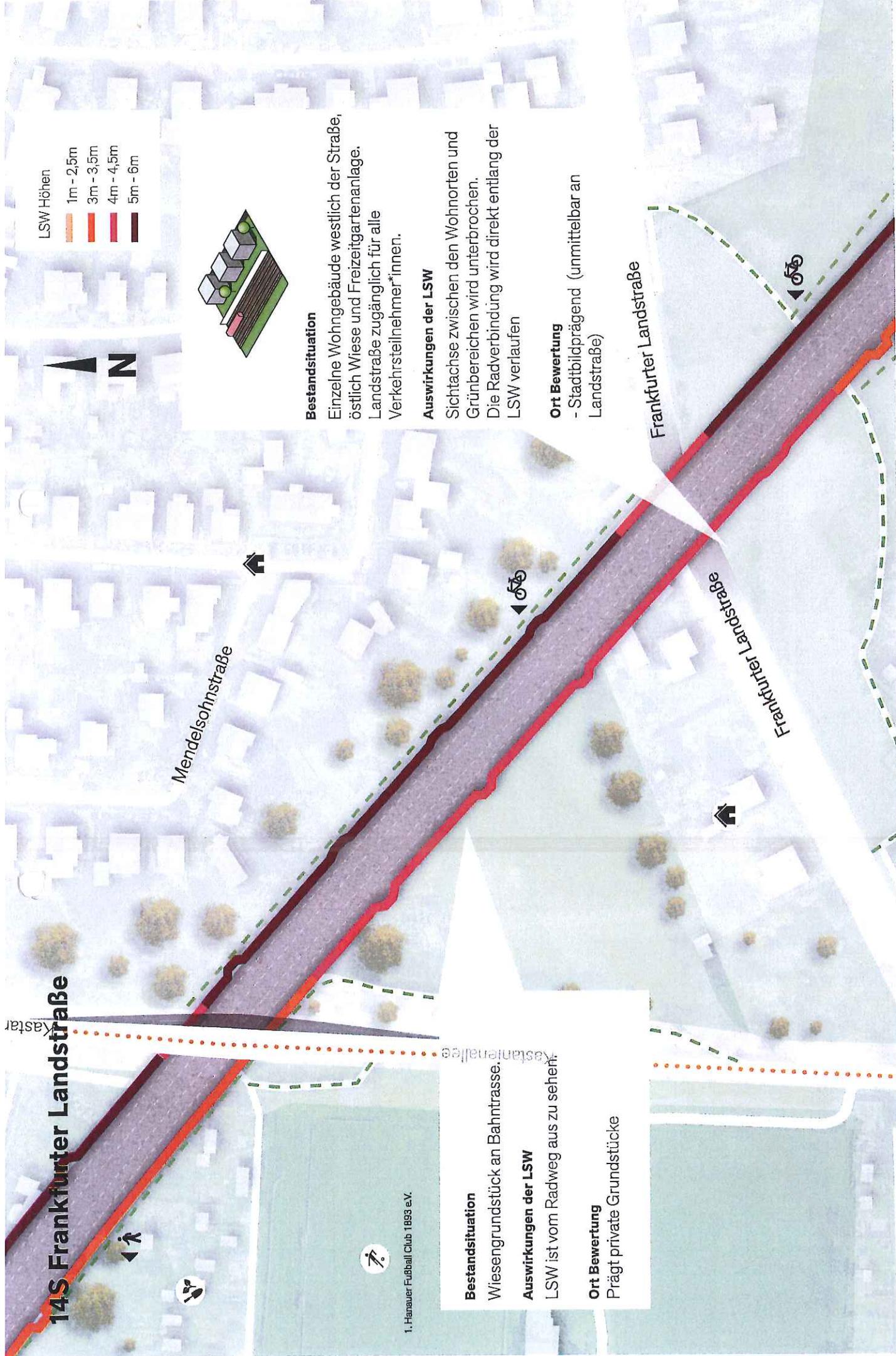
Landschaftsbildprägend

LSW Höhen

- 1m - 2,5m
- 3m - 3,5m
- 4m - 4,5m
- 5m - 6m

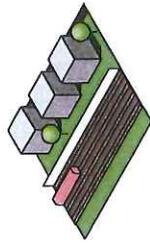


14S Frankfurter Landstraße



LSW Höhen:

- 1m - 2,5m
- 3m - 3,5m
- 4m - 4,5m
- 5m - 6m



Bestandsituation

Einzelne Wohngebäude westlich der Straße, östlich Wiese und Freizeitanlage. Landstraße zugänglich für alle Verkehrsteilnehmer*innen.

Auswirkungen der LSW

Sichtachse zwischen den Wohnorten und Grünbereichen wird unterbrochen. Die Radverbindung wird direkt entlang der LSW verlaufen

Ort Bewertung

- Stadtbildprägend (unmittelbar an Landstraße)

Bestandsituation

Wiesengrundstück an Bahntrasse.

Auswirkungen der LSW

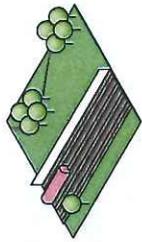
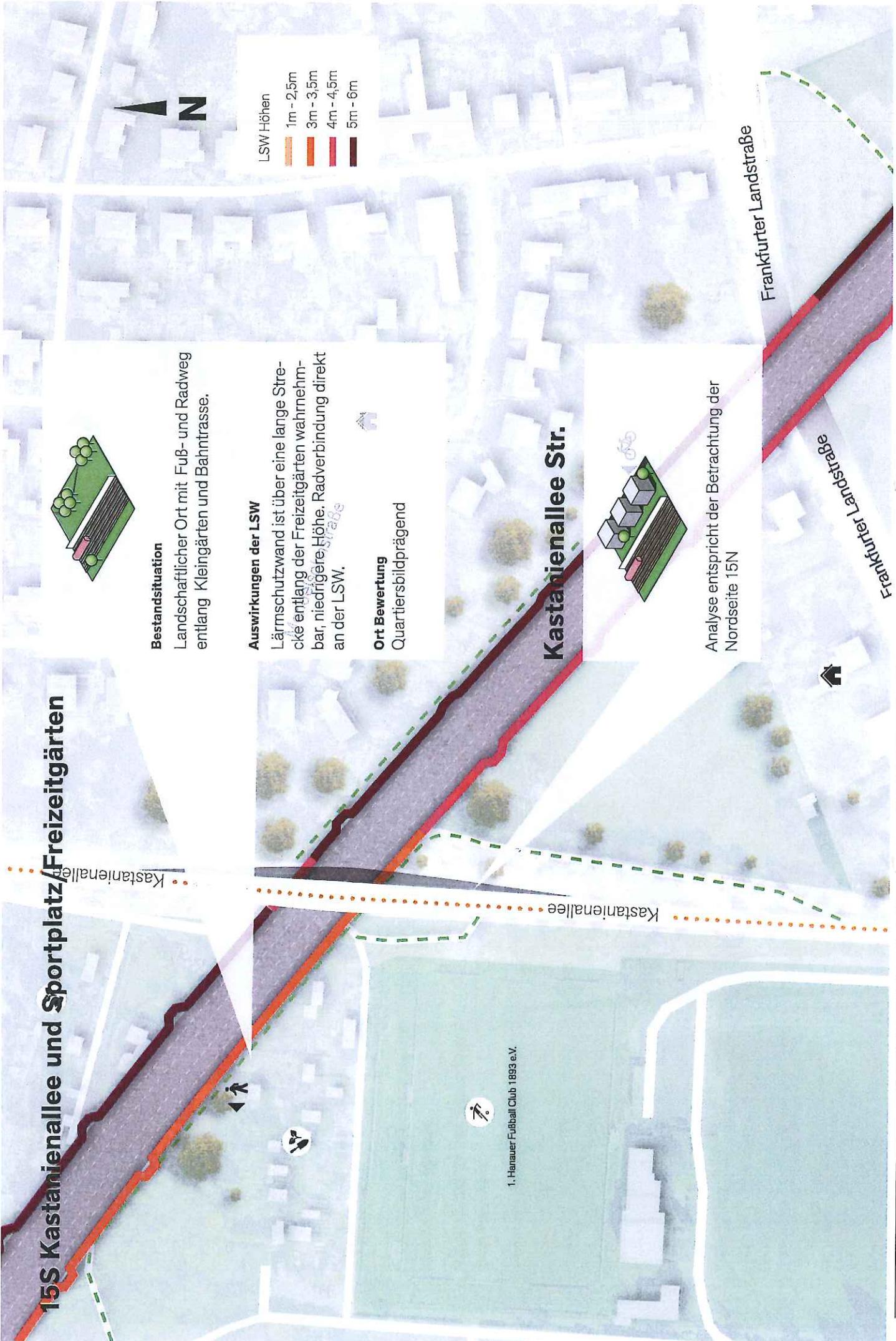
LSW ist vom Radweg aus zu sehen

Ort Bewertung

Prägt private Grundstücke

1. Hanauer Fußball Club 1899 e.V.

15S Kastanienallee und Sportplatz/Freizeitgärten



Bestandsituation

Landschaftlicher Ort mit Fuß- und Radweg entlang Kleingärten und Bahntrasse.

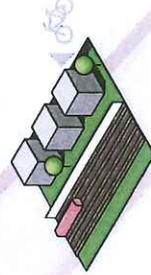
Auswirkungen der LSW

Lärmschutzwand ist über eine lange Strecke entlang der Freizeitgärten wahrnehmbar, niedrigere Höhe, Radverbindung direkt an der LSW.



Ort Bewertung

Quartiersbildprägend



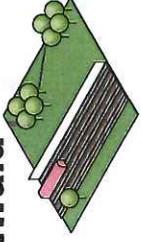
Analyse entspricht der Betrachtung der Nordseite 15N

1. Hanauer Fußball Club 1893 e.V.

16S Stadtwald / Maintaler Str.

Hochstädter Landstraße

Stadtwald



Bestandsituation

Landschaftschutzgebiet mit im Wald liegendem, attraktivem Fuß- und Radweg entlang der Bahntrasse, Baumreihe verläuft zwischen Weg und Gleisen. Zugänglich für alle Fuß- und Fahrradfahrer*innen.

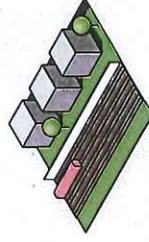
Auswirkungen der LSW

Baumreihe zwischen Weg und Gleisen entfällt durch das zusätzliche Gleis. Die direkt im Schutzgebiet liegende Lärmschutzwand wird über eine lange Strecke deutlich sichtbar sein

Ort Bewertung

Landschaftsbildprägend

Maintaler Str.



Analyse entspricht der Betrachtung der Nordseite 16N

LSW Höhen
1m - 2,5m
3m - 3,5m
4m - 4,5m
5m - 6m

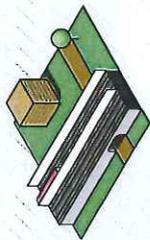
LSG Zone 1

LSG Zone 1

Maintaler Straße

17S Burgallee Wilhelmsbader Bhf.

LSG Zone 2



Bestandsituation

Historisch geprägter Ort (historische Achse) mit Blick auf Einzeldenkmäler, Bahnhof Wilhelmsbad, liegt an Station und Waldrand, zugänglich für alle Verkehrsteilnehmer*innen.

Auswirkungen der LSW

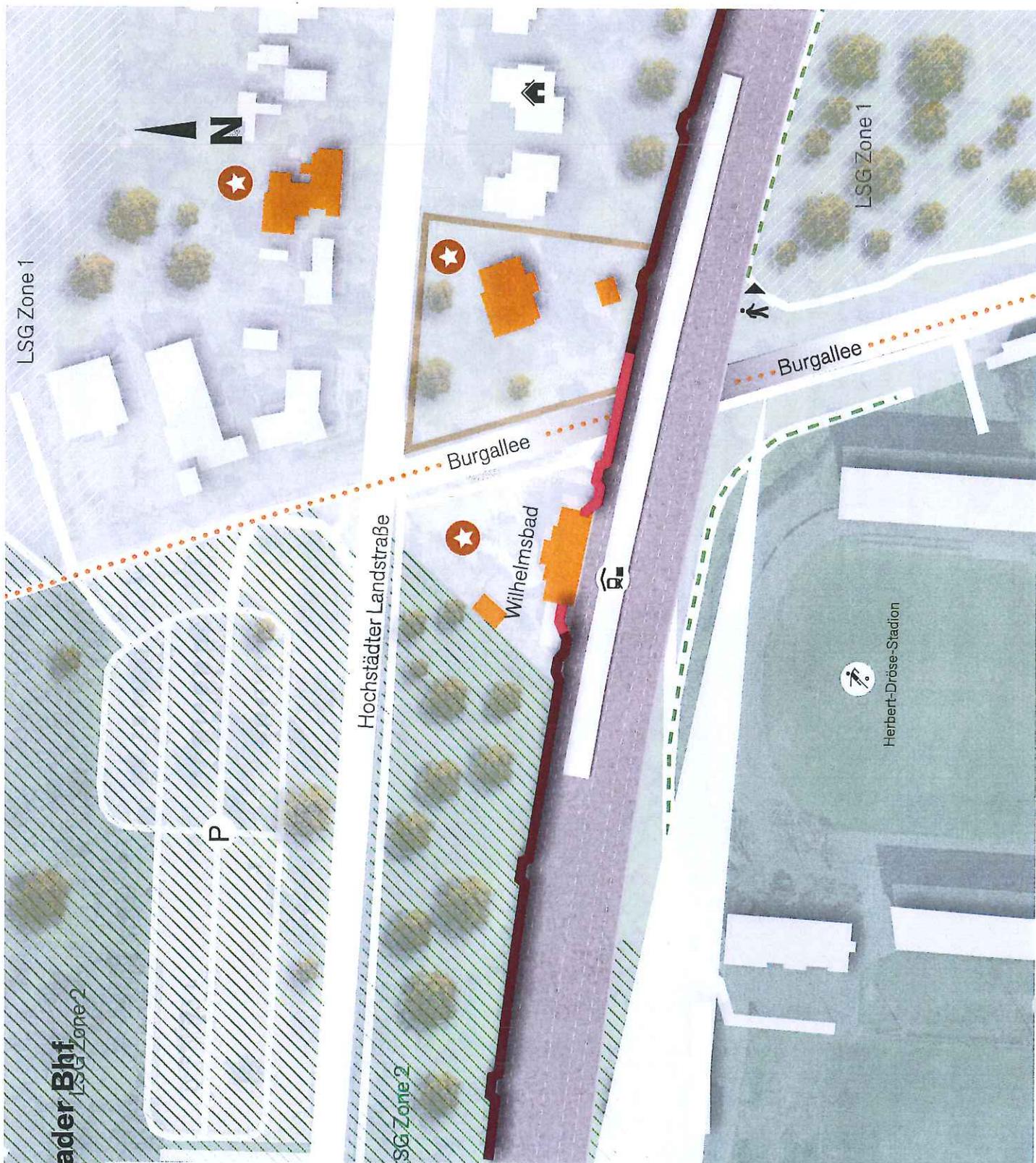
Lärmschutzwand ist im öffentlichen Raum deutlich wahrnehmbar, unterbricht vorhandene Sichtachsen auf Denkmäler. Die Unterführung erzeugt einen völlig neuen Wirkung des Ortes.

Ort Bewertung

Stadtbildprägend

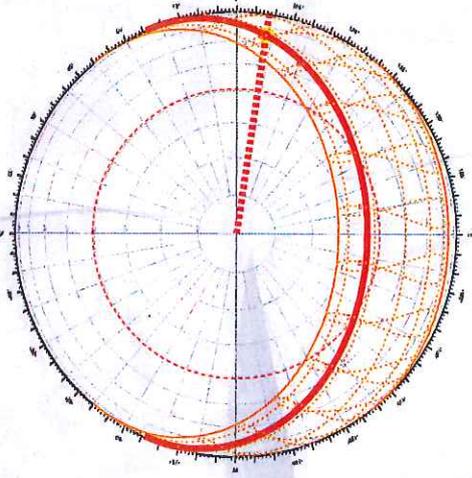
LSW Höhen

- 1m - 2,5m
- 3m - 3,5m
- 4m - 4,5m
- 5m - 6m



Verschattungsuntersuchung

Hanau West, Philippsruher Allee Schattenwurf

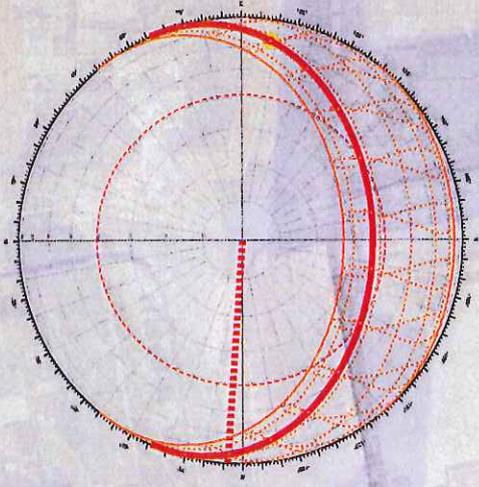


Die Verschattungsuntersuchung stellt die Auswirkungen der Lärmschutzwand entlang des Streckenverlaufes dar. Die Visualisierungen sind exemplarisch und ohne topographische Grundlage erstellt.

An dem beispielhaft ausgewählten Orten Hanau West, Philippsruher Allee lässt sich die Schattenswirkung der Maßnahme gut erkennen und auf den gesamten Streckenverlauf übertragen. Es wird deutlich, daß die Schattenswirkung, vor allem im Winter erheblich ist und weit in den Raum reicht. Insbesondere ist bei Gebäuden auf der nord-östlichen Seite von einer starken Beeinflussung auszugehen wie z.B. am Steinheimer Tor und dem denkmalgeschützten Gebäude an der Salisweg. Es ist davon auszugehen, daß die Vegetation durch die Schattenswirkung stellenweise beeinträchtigt werden kann.

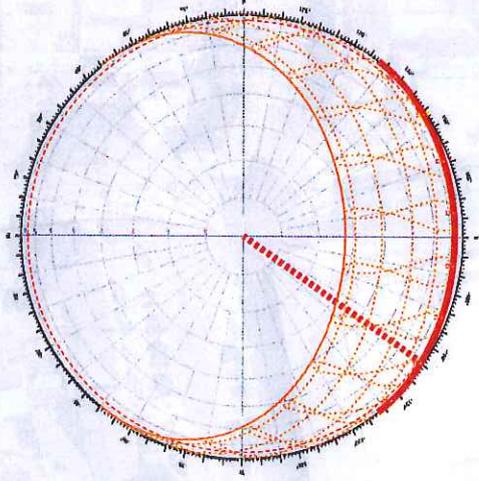
13. August / 8 Uhr

01N Hanau West, Philippsruher Allee



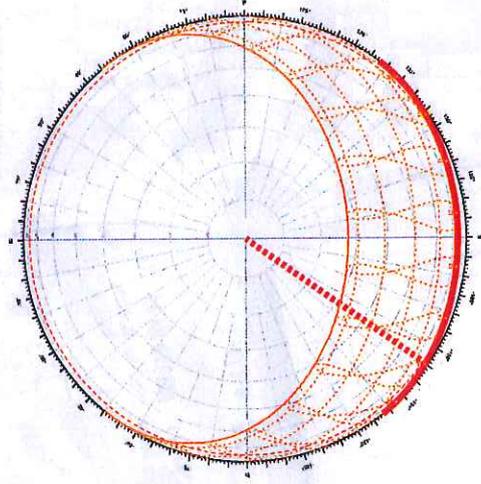
13. August / 16 Uhr

9N Hanau West, Philippsruher Allee



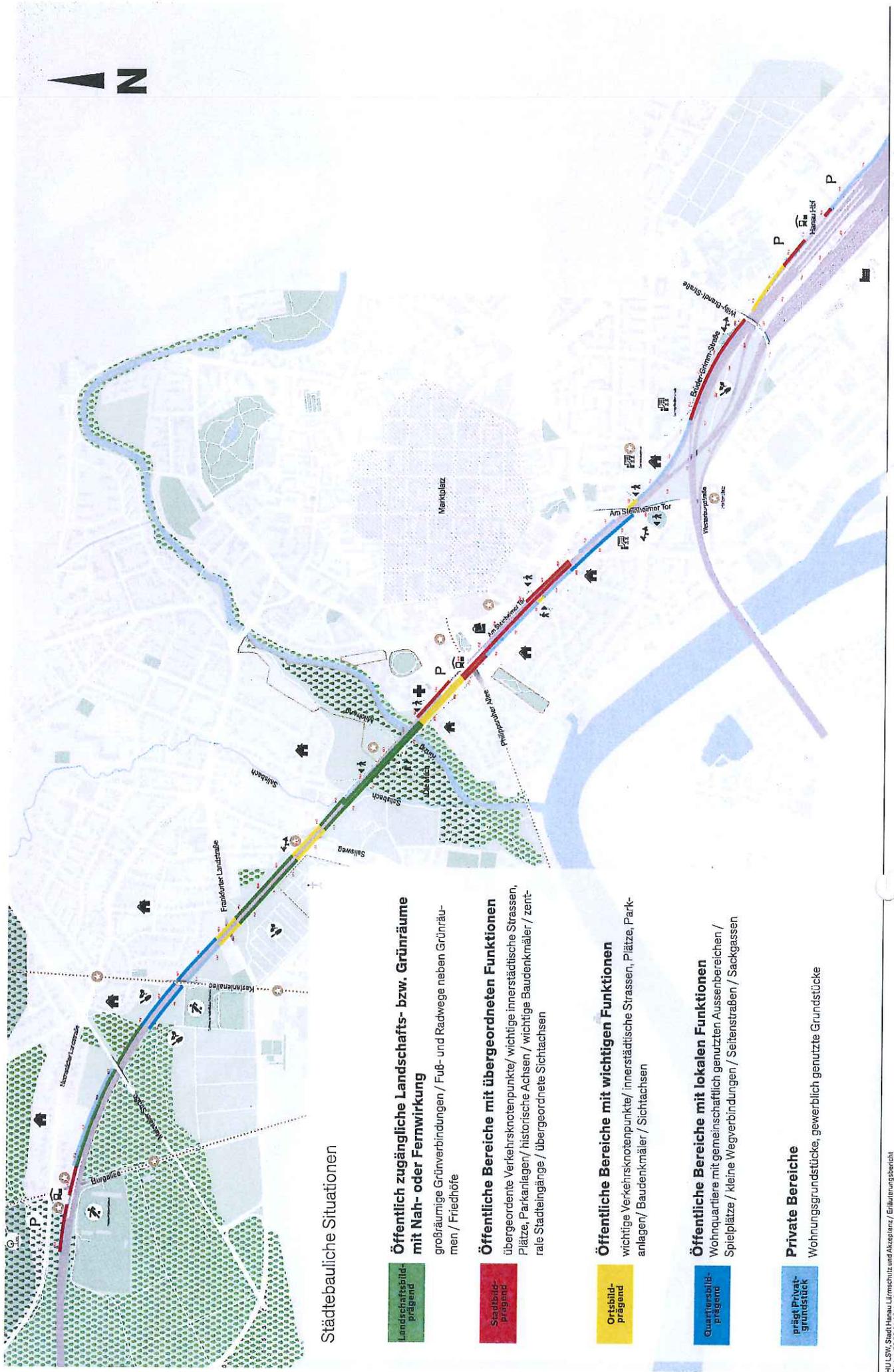
1. Januar / 16 Uhr

UNI Hanau West, Philippsruher Allee



1. Januar / 16 Uhr

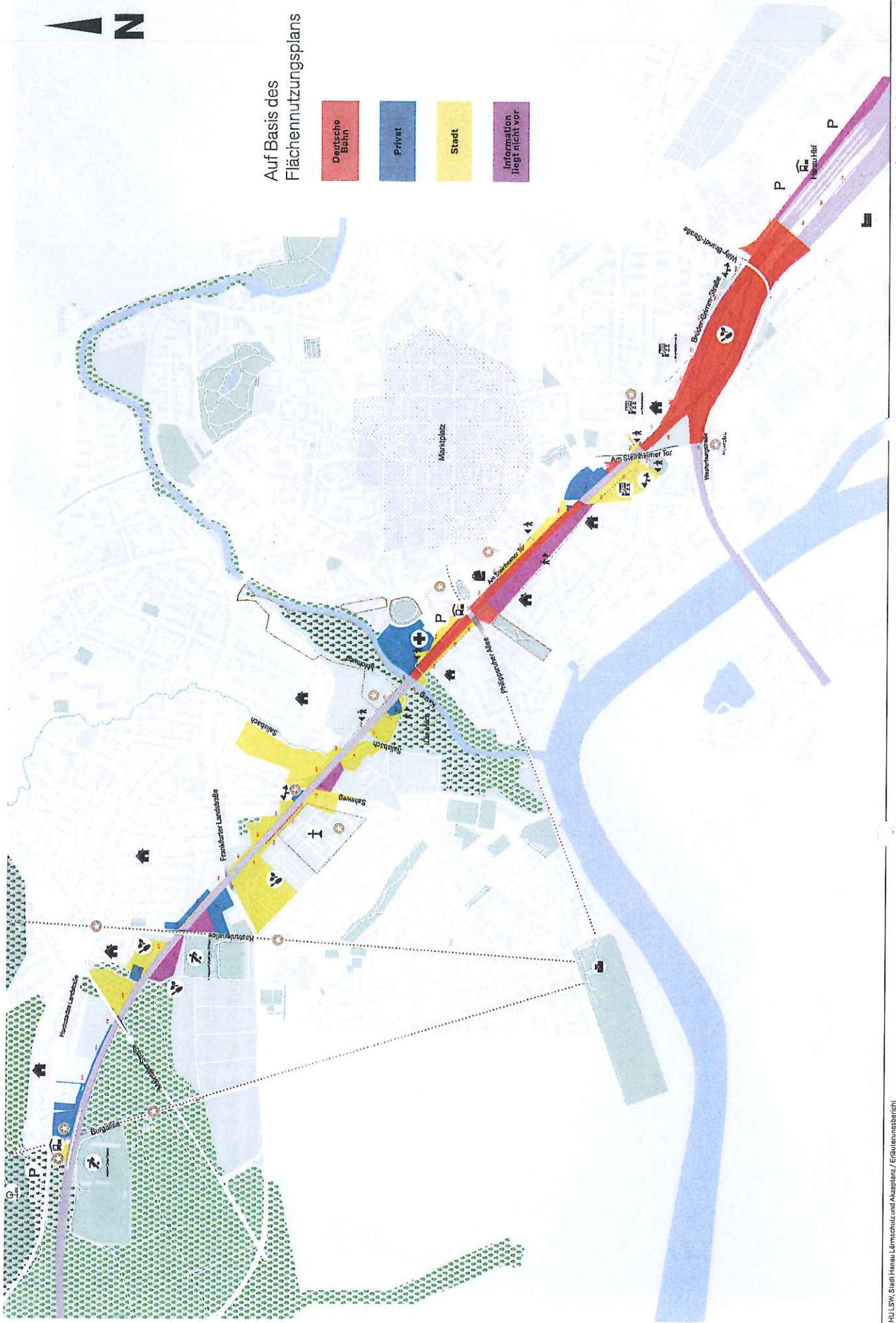
Übersicht der städtebaulichen Situationen



Städtebauliche Situationen

- Landschaftsbildprägend**
 Öffentlich zugängliche Landschafts- bzw. Grünräume mit Nah- oder Fernwirkung
 großräumige Grünverbindungen / Fuß- und Radwege neben Grünräumen / Friedhöfe
- Strukturprägend**
 Öffentliche Bereiche mit übergeordneten Funktionen
 übergeordnete Verkehrsknotenpunkte/ wichtige innerstädtische Strassen, Plätze, Parkanlagen/ historische Achsen / wichtige Baudenkmäler / zentrale Stadtteingänge / übergeordnete Sichtachsen
- Ortsbildprägend**
 Öffentliche Bereiche mit wichtigen Funktionen
 wichtige Verkehrsknotenpunkte/ innerstädtische Strassen, Plätze, Parkanlagen/ Baudenkmäler / Sichtachsen
- Quartiersbildprägend**
 Öffentliche Bereiche mit lokalen Funktionen
 Wohnquartiere mit gemeinschaftlich genutzten Aussenbereichen / Spielplätze / kleine Wegverbindungen / Seitenstrassen / Sackgassen
- prägt Privatgrundstück**
 Private Bereiche
 Wohnungsgrundstücke, gewerblich genutzte Grundstücke

Eigentumsverhältnisse



Auf Basis des
Flächennutzungsplans

- Deutsche Bahn
- Privat
- Stadt
- Information liegt nicht vor

Empfehlung für transparente Bereiche

Wie in der städtebaulichen Analyse ausgeführt, wird die von der Deutschen Bahn vorgesehene Lärmschutzwand durch die große am Stück erlebbare Länge erhebliche Auswirkungen auf das Stadtbild haben.

Transparente Bereiche sind unter Anderem im Bereich der Milch vorgesehen, um den Natur- und Landschaftsraum dort möglichst wenig zu beeinträchtigen.

Abgesehen von diesen beiden Orten (Milch, Steinheimer Tor) werden transparente Bereiche zur Erhaltung von Sichtachsen vorgesehen. Am Salisweg, der Frankfurter Landstrasse und zur Erhaltung der historischen Achse an der Burgallee. Weiterhin ist es möglich durch teiltransparenz die Höhe der Lärmschutzwand optisch zu verringern. Die Auswirkungen von Schatten können reudiziert werden.

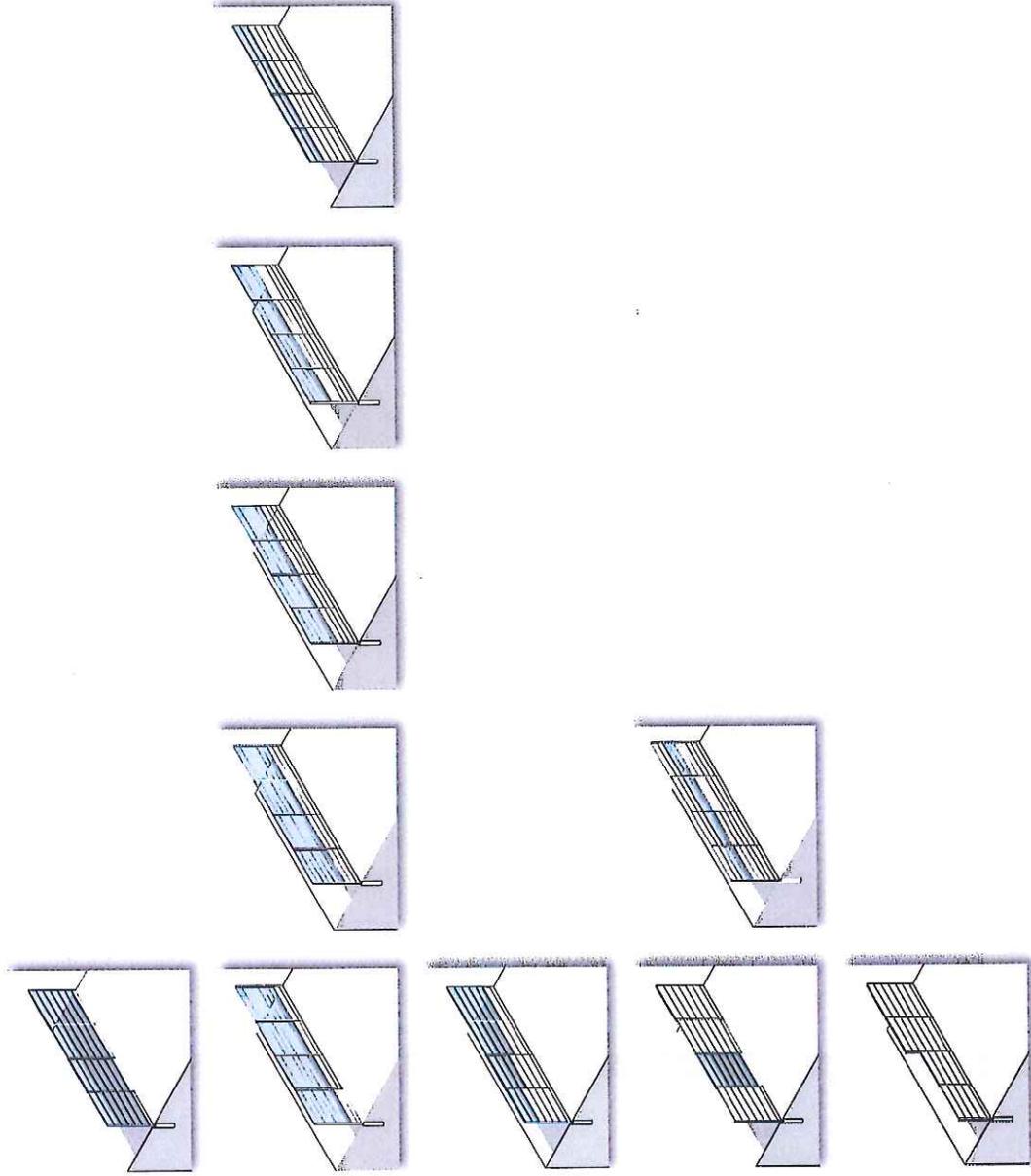
Als Resultat, der in diesem Dokument erläuterten städtebaulichen Analyse wird festgestellt, dass deutlich mehr Bereiche transparent oder teiltransparent auszuführen sind um die Auswirkungen der Lärmschutzmaßnahmen zu verringern.

Weitergehend wird ein Katalog von Varianten für den Umgang mit transparenten Lärmschutzmaßnahmen vorgeschlagen um auf spezifische Situationen gezielt eingehen zu können und weitgehende Schallschutzwirkung zu erreichen.

Die Abstufungen sind: volltransparent, teiltransparent horizontal, transparente Abstufungen, transparente Fenster oder Höhenabstufungen ohne Glaselemente. Dieser Katalog wird bei der nachfolgenden Entwicklung von Modulen berücksichtigt.

In den folgenden Übersichten werden die Bereiche an den Positionen von 1 - 15 detailliert erläutert.

TYOLOGIEN FÜR BEREICHE, DIE ALS TRANSPARENTE ELEMENTE VORGESCHLAGEN WERDEN



VOLLTRANSPARENT

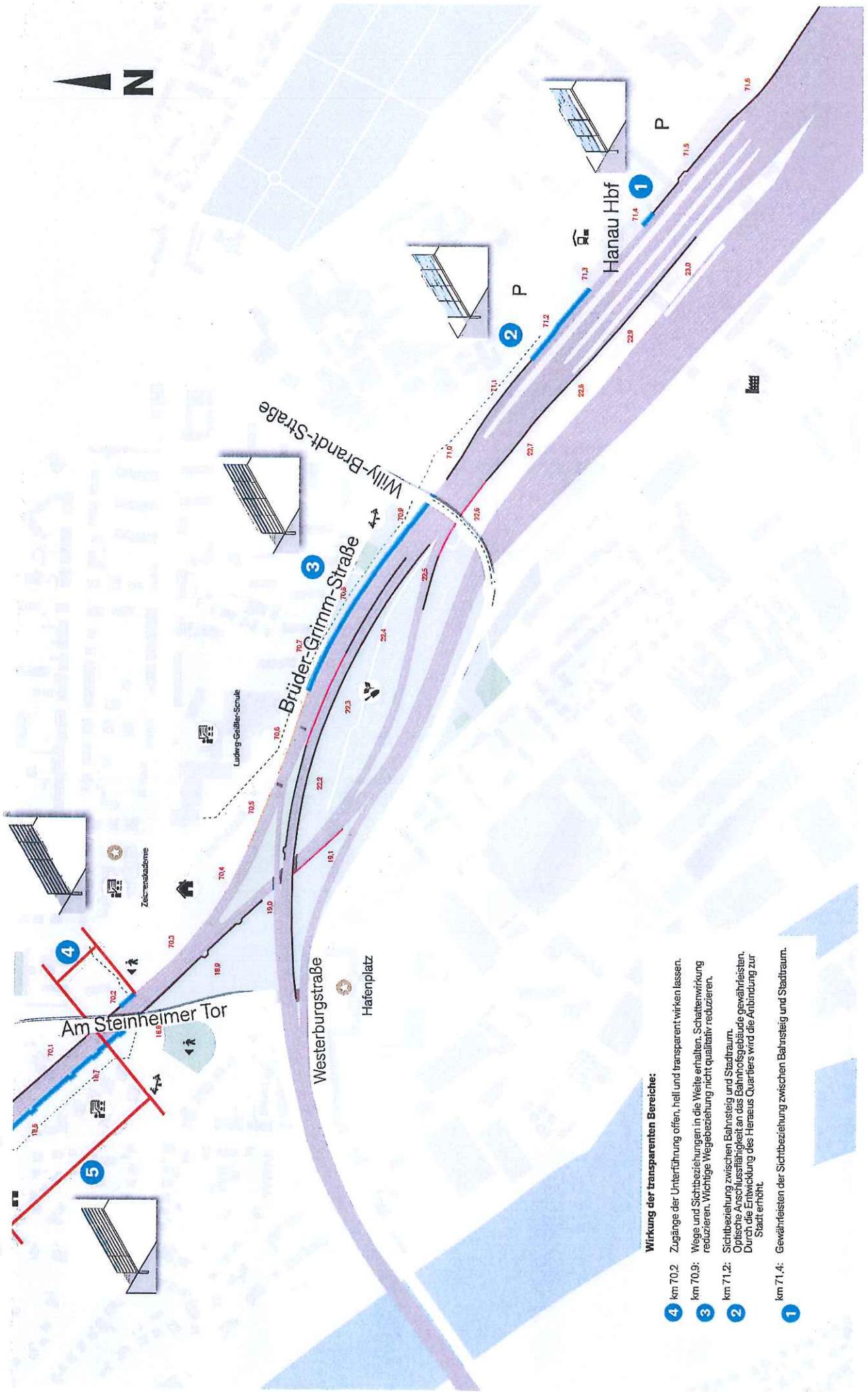
TEILTRANSPARENT HORIZONTAL

TRANSPARENTE ABSTUFUNG

TRANSPARENTE FENSTER

HÖHENABSTUFUNG

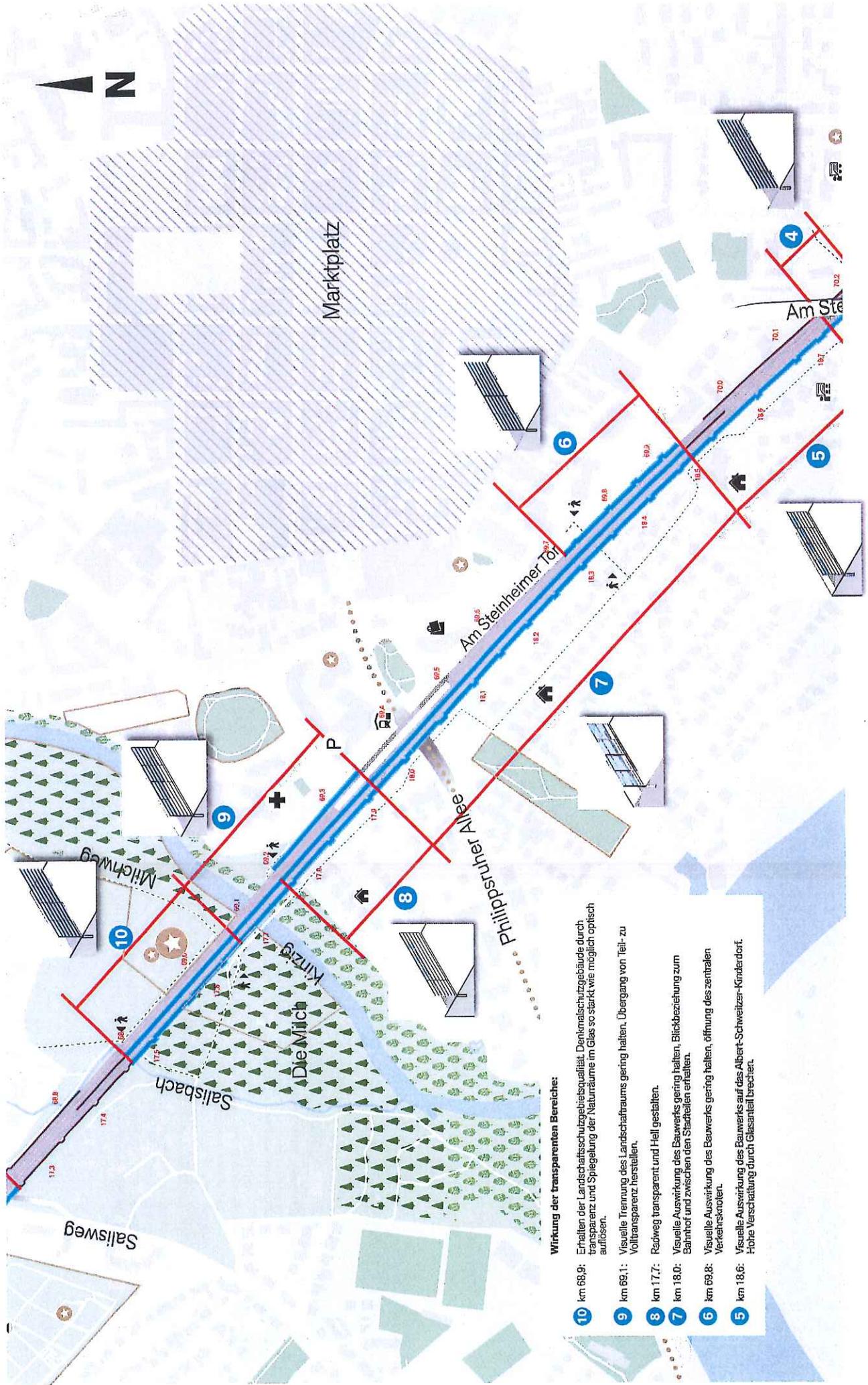
Notwendige transparente Bereiche



Wirkung der transparenten Bereiche:

- 4 km 70.2 Zugänge der Unterführung offen, hell und transparent wirken lassen.
- 3 km 70.9: Wege und Sichtbeziehungen in die Weite erhalten. Schattenwirkung reduzieren. Wichtige Wegebeziehung nicht qualitativ reduzieren.
- 2 km 71.2: Sichtbeziehung zwischen Bahnsteig und Stadtraum. Optische Anschlussfähigkeit an das Bahnhofsgebäude gewährleisten. Durch die Entwicklung des Heraeus Quartiers wird die Anbindung zur Stadt erhöht.
- 1 km 71.4: Gewährleisten der Sichtbeziehung zwischen Bahnsteig und Stadtraum.

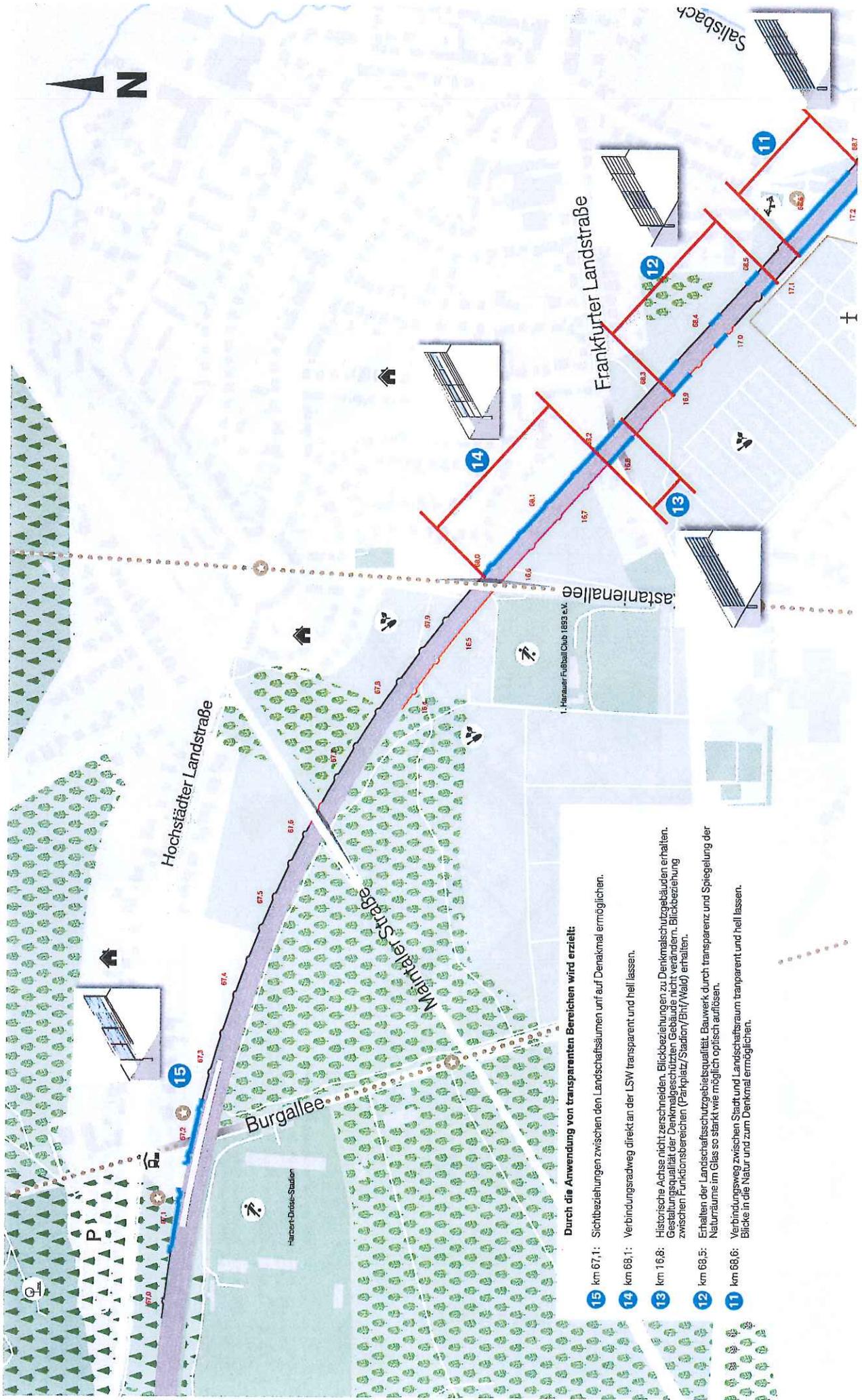
Notwendige transparente Bereiche



Wirkung der transparenten Bereiche:

- 10** km 68,9: Erhalten der Landschaftsgebietsqualität, Denkmalschutzgebäude durch Transparenz und Spiegelung der Naturräume im Glas so stark wie möglich optisch auflösen.
- 9** km 69,1: Visuelle Trennung des Landschaftsraums gering halten, Übergang von Teil- zu Volltransparenz herstellen.
- 8** km 17,7: Radweg transparent und Hell gestalten.
- 7** km 18,0: Visuelle Auswirkung des Bauwerks gering halten, Blickbeziehung zum Bahnhof und zwischen den Stadtteilen erhalten.
- 6** km 69,8: Visuelle Auswirkung des Bauwerks gering halten, Öffnung des zentralen Verkehrsknotens.
- 5** km 18,6: Visuelle Auswirkung des Bauwerks auf das Albert-Schweitzer-Kinderdorf. Höhe Verschattung durch Glasanteil brechen.

Notwendige transparente Bereiche



Durch die Anwendung von transparenten Bereichen wird erzielt:

- 15 km 67,1: Sichtbeziehungen zwischen den Landschaftsräumen um auf Denakmal ermöglichen.
- 14 km 68,1: Verbindungsweg direkt an der LSW transparent und hell lassen.
- 13 km 16,8: Historische Achse nicht zerschneiden, Blickbeziehungen zu Denkmalschutzgebäuden erhalten. Gestaltungsqualität der Denkmalschutzbereiche (Parkplatz/ Stadion/ Bf/ Wald) erhalten. Blickbeziehung zwischen Funktionsbereichen (Parkplatz/ Stadion/ Bf/ Wald) erhalten.
- 12 km 68,5: Erhalten der Landschaftscharakteristika. Bauwerk durch transparent und Spiegelung der Naturräume im Glas so stark wie möglich optisch aufheben.
- 11 km 68,6: Verbindungsweg zwischen Stadt und Landschaftsraum transparent und hell lassen. Blicke in die Natur und zum Denkmal ermöglichen.

Empfehlung höhenreduzierte Bereiche

Wie in der städtebaulichen Analyse ausgeführt, wird die von der Deutschen Bahn vorgesehene Lärmschutzwand durch die am Stück erlebbare Länge erhebliche Auswirkungen auf das Stadtbild haben.

Zum Beispiel im Bereich des Landschaftsschutzgebietes „die Milch“ wird eine Reduktion vorgesehen, um den Natur- und Landschaftsraum dort möglichst wenig zu beeinträchtigen.

Als Resultat, der in diesem Dokument erläuterten städtebaulichen Analyse wird festgestellt, dass deutlich mehr Bereiche höhenreduziert auszuführen sind, um eine Minderung der negativen Auswirkungen auf das Stadtbild zu erzielen. Die Maßnahmen sind in der nachfolgenden Übersicht eingetragen.

Im unmittelbaren Bereich des Bahnhofs schlagen wir vor, auf die Lärmschutzwand vollkommen zu verzichten, da eine Lärmschutzwand hier die Sicht auf die Gleise und das Erlebnis von aus- und einfahrenden Zügen und somit der Charakter des Bahnhofs erheblich eingeschränkt wird. Die Lärmschutzmaßnahme sollte als integrierter Entwurf auch im Zusammenhang mit dem geplanten Umbau des Hanauer Hauptbahnhofs als zukunftsweisende Mobilitätsdrehscheibe konzipiert werden. Westlich des Bahnhofs wird eine Reduktion auf die Hälfte der geplanten Höhe vorgeschlagen, sollte aber auch im Zusammenhang mit dem gesamten Bahnhof gedacht werden. Vor allem kurz vor der Unterführung der Willy Brandt Straße würde eine Lärmschutzwand mit einer Höhe von 6 m einen unangenehmen Raum (Angstraum) erzeugen, obwohl dieser Bereich vom angrenzenden Fuß- und Radweg stark frequentiert und insbesondere zwischen Hauptbahnhof und Brüder-Grimm-Straße ein Schulweg ist.

Um die stadträumliche Auswirkung der „sehr langen“ Lärmschutzwand zu verringern, wird entlang der Straße Am Steinhelmer Tor auf der nördlichen Seite eine Reduzierung auf 3 m vorgeschlagen.

Im Bereich des Westbahnhofs wird ein transparente Lärmschutzmaßnahme vorgeschlagen, um die Wirkung des Bahnhofs als zentralen Mobilitätsknoten mit Zugang zur Innenstadt

nicht zu beeinträchtigen und die Sichtachsen der Philippsruher Allee zu erhalten.

Im Bereich des Landschaftsraumes entlang des Salisbaches/Milch wird eine Reduzierung auf 3 m vorgeschlagen, um die massive Wirkung des industriell wirkenden Bauwerkes im Kontrast zum Erholungsraum abzuschwächen.

Auch im Bereich, gegenüberlegend des denkmalgeschützten Friedhofs, wird eine Reduktion der Höhe von 6 auf 4 m vorgeschlagen um den Landschaftsraum aber vor allem den nah an der LSW entlangführenden Fahrradweg vor einem solch massiven Bauerk zu schützen und um mögliche Angsträume zu verhindern. Eine Reduzierung führt hier zu einer deutlichen Erhöhung der noch überbleibenden landschaftlichen Verbindungsräume und Blickbezüge im Stadtbild.

Modulkatalog Stadt Hanau

Nach der städtebaulichen Analyse, den Vorschlägen für transparente und höhenreduzierte Bereiche entlang des Streckverlaufes der zukünftigen nordmainischen S-Bahn, besteht die weitergehende Aufgabe mit zusätzlichen Gestaltungsmaßnahmen Bezüge zu den jeweiligen Besonderheiten und städtebaulichen Situationen sowie der Identität der Stadt Hanau als Gesamtes herzustellen.

Die im folgenden formulierten Gestaltungselemente werden als Modulkatalog bezeichnet, der sich an den Ergebnissen der Projektstudie „Lärmschutz und Akzeptanz“ orientiert. Für die Stadt Hanau entsteht die Möglichkeit die notwendigen Lärmschutzmaßnahmen bestmöglich in den Ort zu integrieren und für die Bürger, durch ergänzende Gestaltungselemente, Nutzungsangebote und die atmosphärische Aufwertung des Raumes einen erlebbareren Mehrwert entstehen zu lassen.

Um dies umsetzen zu können, werden in Addition zu den DB-Lärmschutzwänden zusätzliche Modulelemente vorgeschlagen, die eine eigene bauliche Schicht auf der städtischen Seite bilden.

Diese Elemente können in standardisierten Längen vorgefertigt und mithilfe von integrierten Gründungskörpern einfach installiert werden. Sie wirken als optischer Filter allein stehend vor der DB Lärmschutzwand.

In der Umsetzung schlagen wir ein System aus Cortenstahlprofilen vor, die in Ausrichtung und Höhe staffelbar sind.

Durch zusätzliche Spannselle wird das Element zu einer Rankhilfe und später zu einer begrünten Wand.

Diese zusätzlichen Modulelemente werden in den hierzu vorgeschlagenen Abschnitten in einem Abstand von ca. 1m vor die DB-Lärmschutzwand positioniert. Der Abstand gewährleistet die von der DB geforderte, unabhängige Zugänglichkeit für Wartung und Erhalt der DB-Lärmschutzwand.

Für den Planungsprozess und die Herstellungskonomie ist es grundlegend vorgefertigte Produkte zu verwenden. Deshalb ist es wichtig einen Katalog auf Basis der bestehenden technischen Möglichkeiten zu formulieren, der in bestimmten Parametern die Möglichkeit zur ortsspezifischen Anpassung erlaubt.

Um für die gesamte Stadt ein durchgängiges Bild und auf die Stadt bezogene Identität zu erzeugen, ist es notwendig widerkehrende Gestaltungs-, Gliederungs- und Maßprinzipien, Raster, Übergänge, sowie aufeinander abgestimmte Farb- und Materialsystematik zu erarbeiten.

Um die Räume an und im Bereich der Lärmschutzwände aufzuwerten, ist es unbedingt notwendig, neben der Entwicklung des Modulkataloges Landschaftsbau, Lichtplanung, Public Design in die weitergehenden Entwürfe zu integrieren.

*Begriffserläuterung:

Unter Modul ist ein Maßnahmenelement entlang der LSW zu verstehen. Farbe ist beispielsweise auch ein Modul.

Ergebnisse der Projektstudie „Lärmschutz und Akzeptanz“

Designlinien

1

Transparenz als Prinzip. Betonung der Vertikalität. Materialität und Farbgebung zurückgefordert. Leichte, sanfte Anmutung in Korrespondenz mit davor gelagerten Bepflanzungen.

Gestaltungsansätze

bright



2

Prinzip starker Kontraste von Material, Objekten, Farbe, Pflanzen, urbaner Collage, echtem Vorder- und Hintergrund

materials



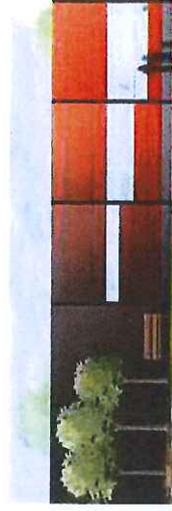
colors



3

Basierend auf aktuell verwendeter Lärmschutzelemente, transparente Linien gewähren Durchsicht, eigenständiges Zeichnen, das sich durch die Stadt und die Landschaft zieht, die DB als Absender

line



red line



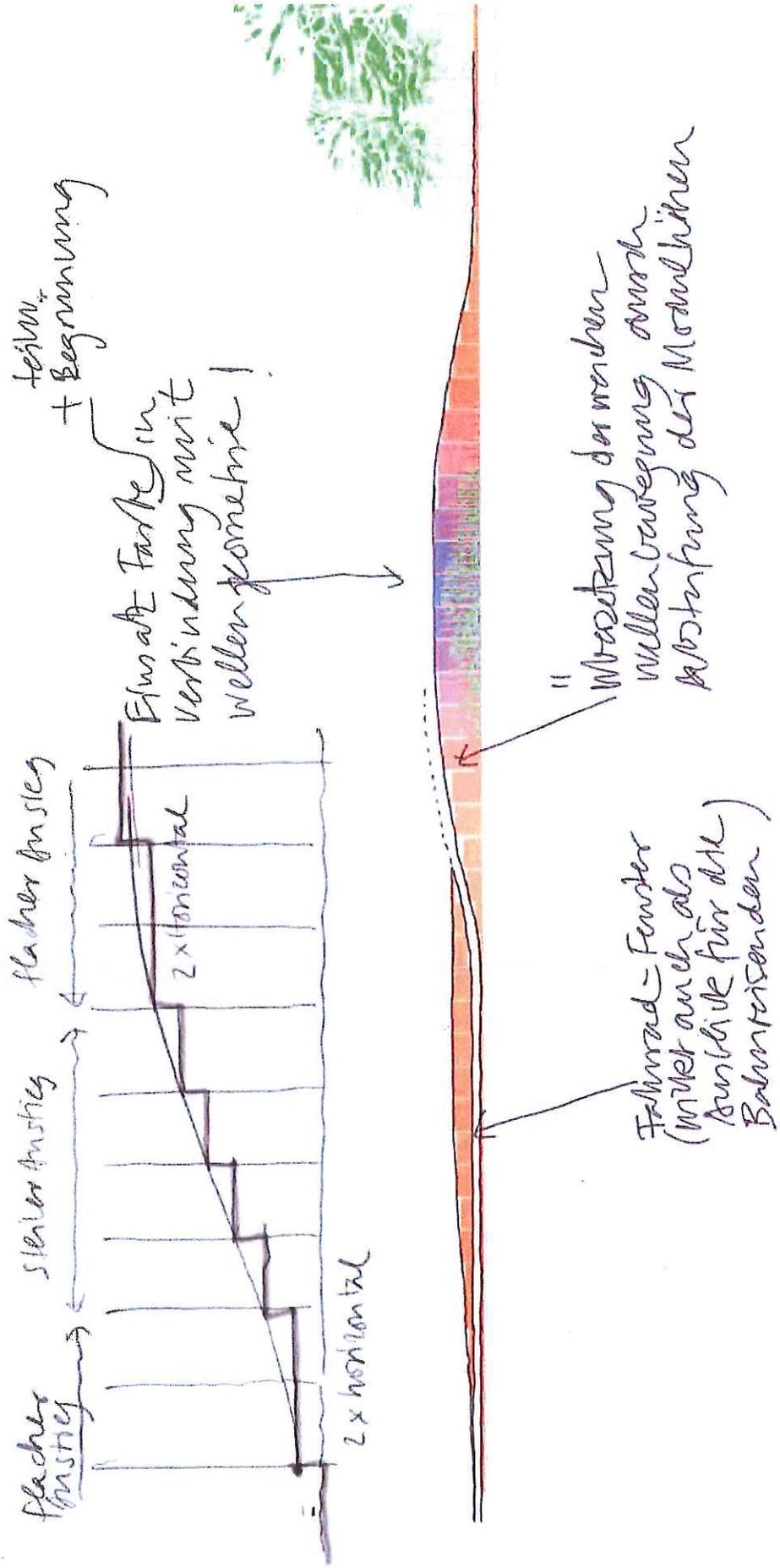
Ausreichend transparente Bereiche erzeugen

Eindruck der monotonen Wand auflösen. Durch Kombination unterschiedlicher Farben und Materialien Differenzierung schaffen. Vorder- und Hintergrund.

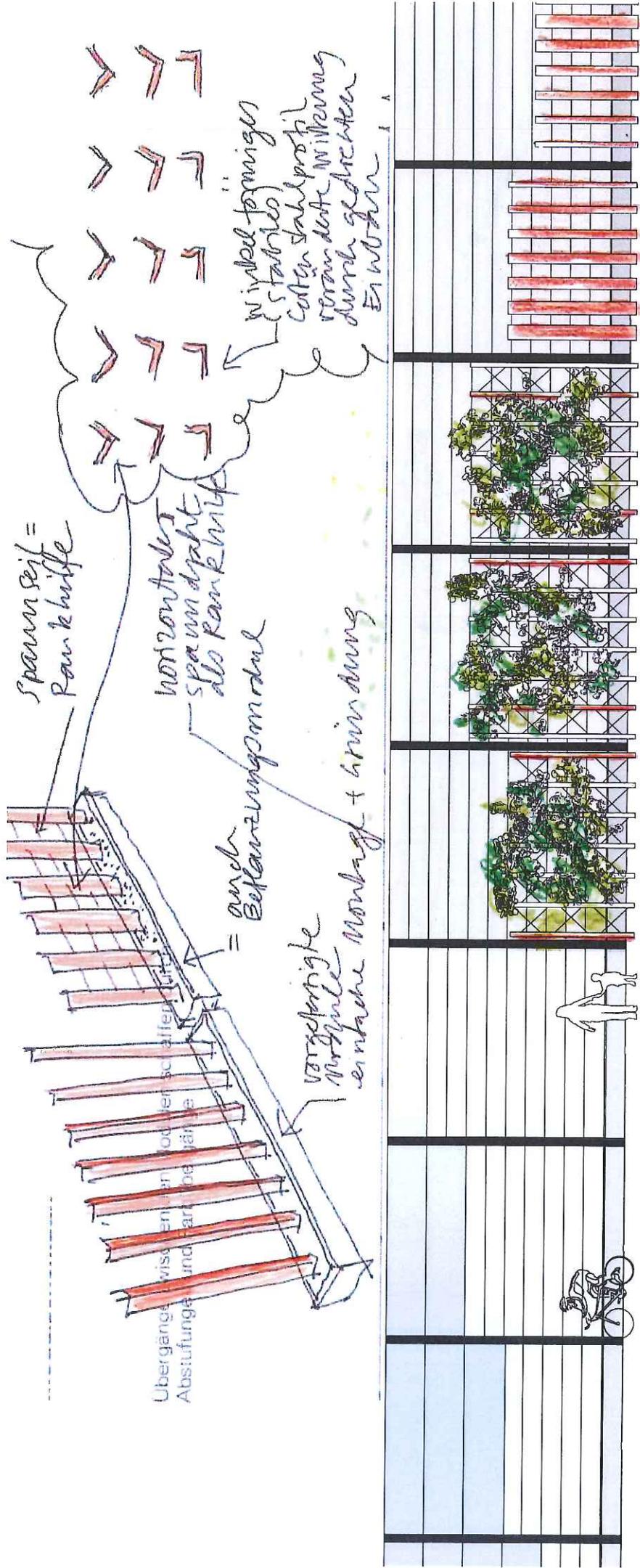
Eine durchgängig wiedererkennbares Gestaltungsbild für die Stadt Hanau.

Schematische Prinzipien

Als Basis für die durchgängige Gestaltung Lärmschutzmaßnahmen der Stadt Hanau werden Gestaltungsprinzipien formuliert, die es möglich machen, an unterschiedlichen Orten auf die Situation reagieren zu können, ohne dass jede Situation gleich aussieht. So werden Übergänge durch abgestimmte Farben, Maßsystematik, Abstufungen und Farbübergänge zwischen den Modulen geschaffen.



Schematische Prinzipien Optische Filter



Übergang zu Transparenz

Rankhilfen
in Höhenstaffelungen

Optischer Filter
in Höhenstaffelungen

Übersicht der Module

Farbe (auch Farbverläufe, Übergänge)

Bepflanzung

Rankhilfen + Bepflanzung

Struktur (Lamellen) Optische Filter

Licht

Material an Brücken und Bauten

Transparenz

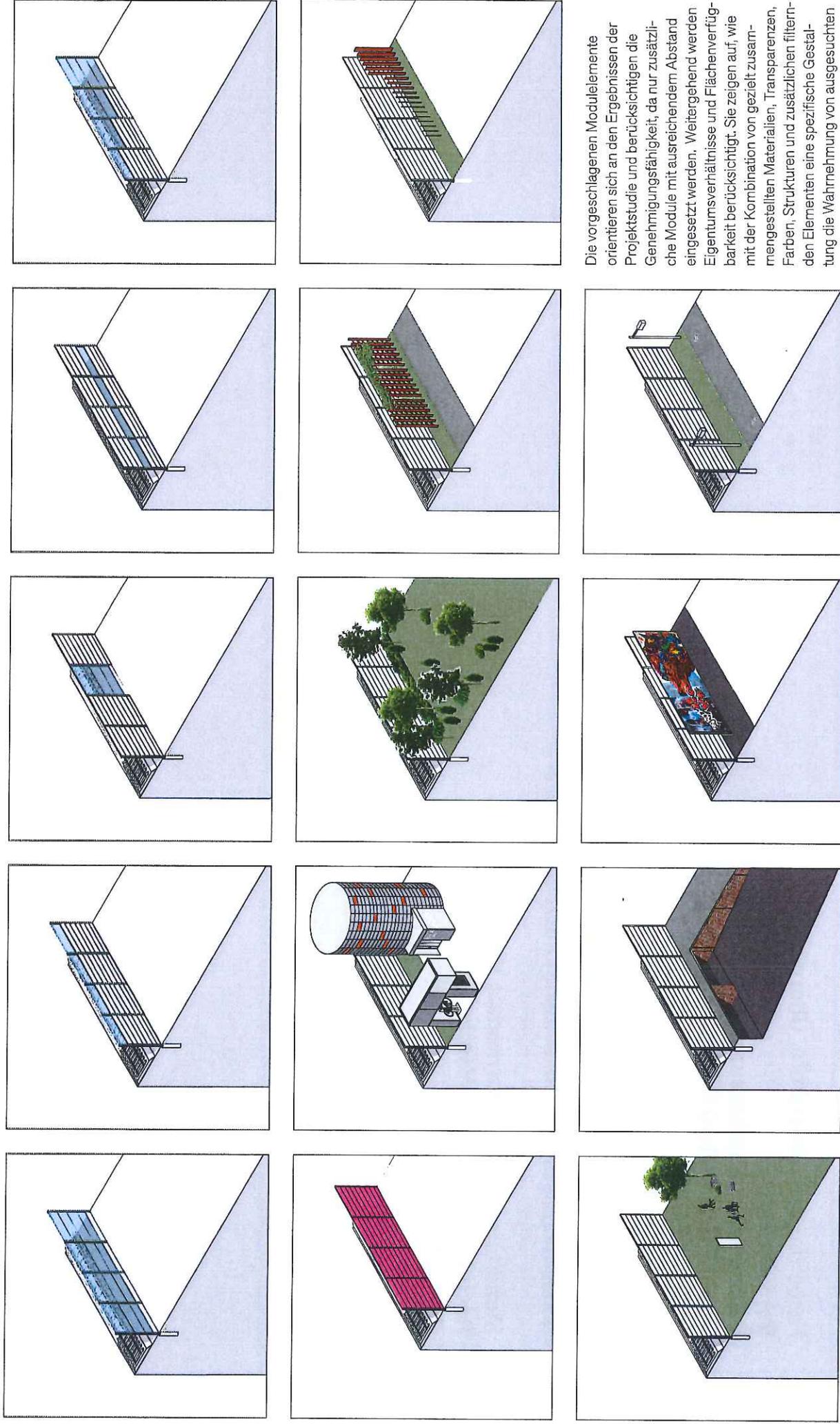
Sondermodule (speziell für einzelne Orte zu entwickeln)

Mobilitätspunkte (intermodale Verknüpfung)

Rastplätze (Fahrrad, Wandern)

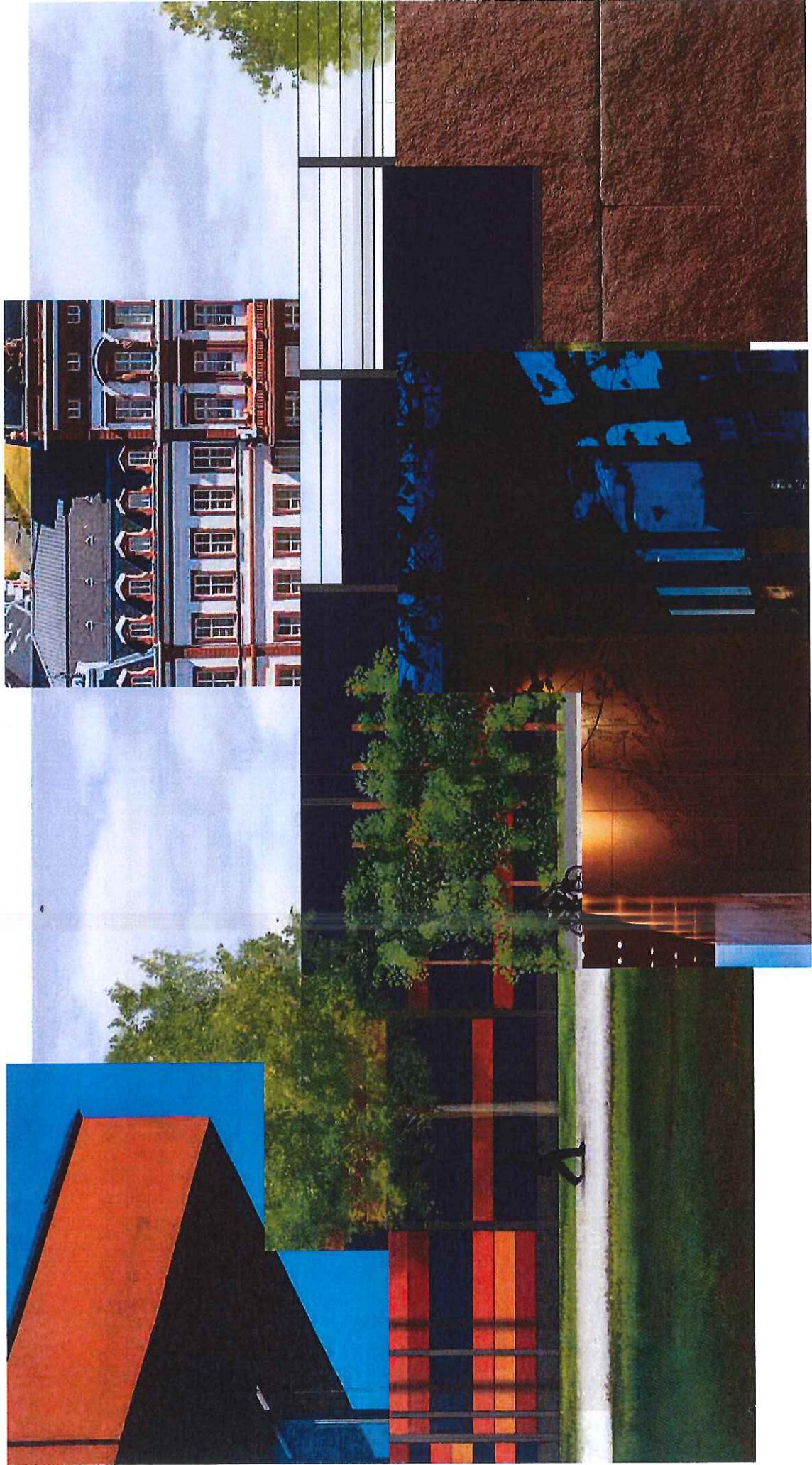
Graffitiflächen

Übersicht der Module

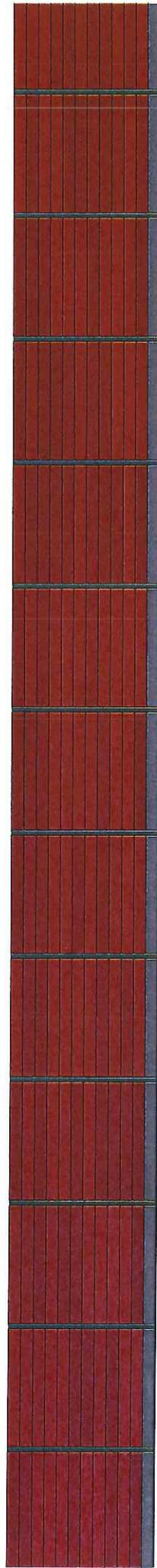
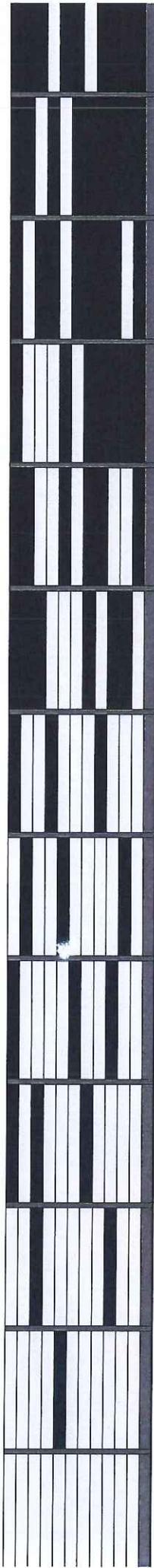


Die vorgeschlagenen Modulelemente orientieren sich an den Ergebnissen der Projektstudie und berücksichtigen die Genehmigungsfähigkeit, da nur zusätzliche Module mit ausreichendem Abstand eingesetzt werden. Weitergehend werden Eigentumsverhältnisse und Flächenverfügbarkeit berücksichtigt. Sie zeigen auf, wie mit der Kombination von gezielt zusammengestellten Materialien, Transparenzen, Farben, Strukturen und zusätzlichen filternden Elementen eine spezifische Gestaltung die Wahrnehmung von ausgesuchten Orten an der geplanten Strecke verändert.

Kontext Stadt Hanau



Farbe

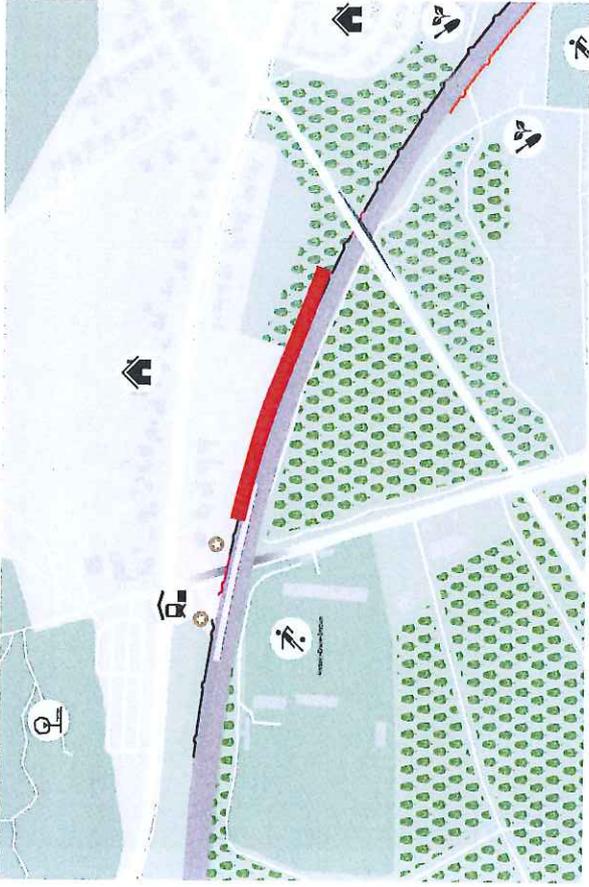


Elemente, Material, Struktur und Farbe

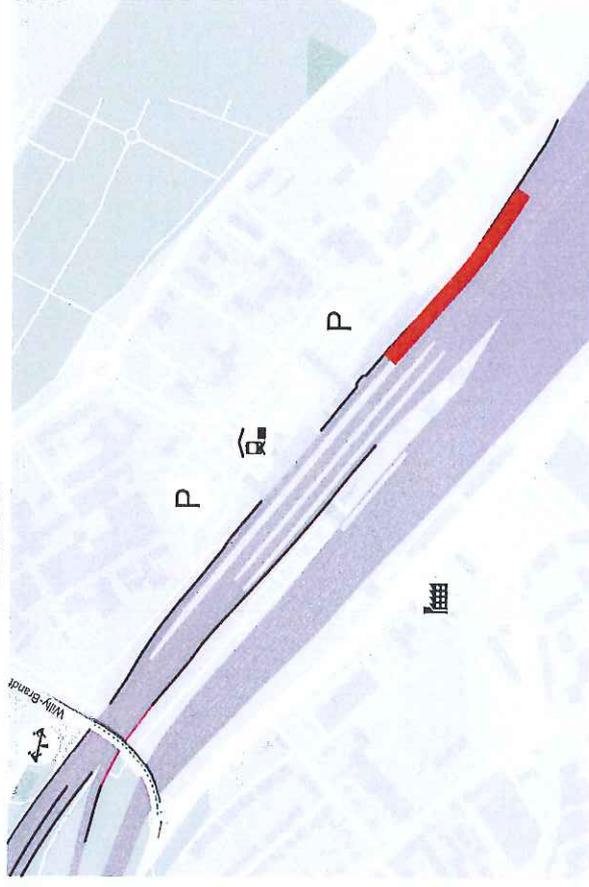


Begrüßung für Bahnreisende, LSW Innenseite

Auch die Innenseiten der Lärmschutzwände werden gerne mit Graffiti belegt. Für Zugfahrgäste sind die Innenseiten der Lärmschutzwände häufig der einzige Eindruck von einer Stadt. Um dieser Situation zu begegnen, schlagen wir großflächige Grafiken vor, die als Willkommen oder im Bezug zur Stadt stehen. Diese Grafiken müssten nach einfachen Prinzipien gestaltet werden, um sie leicht reparieren bzw. in standhalten zu können.



Ankommen in Hanau Nordwestlich



Ankommen in Hanau Südöstlich



Sobald der Schriftzug mit Graffiti übermalt wird, wird die Grafik darüber erneuert.

Grafik beispielhaft und speziell auszuarbeiten.

GRAFFITI

Graffiti

DAS IST FÜR GRAFFITI SPRAYER INTERESSANT

WENIG INTERESSANT

LEGAL

GUT SICHTBAR

GUT ZU ERREICHEN

LANGLEBIG

Protest

SCHLECHT SICHTBAR

VERDECKENDE ELEMENTE

BEPFLANZUNG/BEWUCHS

**HÄUFIG ENTFERNT
HOHE REINIGUNGSINTERVALLE**

SCHLECHT ZU ERREICHEN

ILLEGAL

„KICK“

**UNEBCNER GRUND
PORÖSER UNTERGRUND**

KONKURRENZ/RIVALITÄTEN

Revier markieren Tags

Graffiti

Illegal



Wenn ein Graffiti innerhalb von 2-3 Tagen entfernt wird, liegt die Gefahr einer weiteren Besprühung bei 0 – 10 %.
Wer eine längere Zeit mit der Entfernung wartet, riskiert mit fast 100%iger Sicherheit einen weiteren Farbanschlag.
„Broken Window Theory“

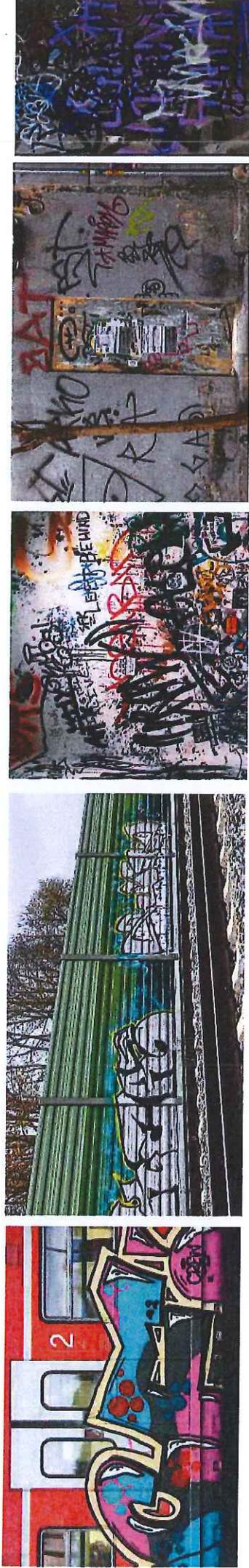
Legal



*<https://www.antigrafitti-rhein-main.de/Bilder-Stadtkindffm.de>

Graffiti Module Hanau

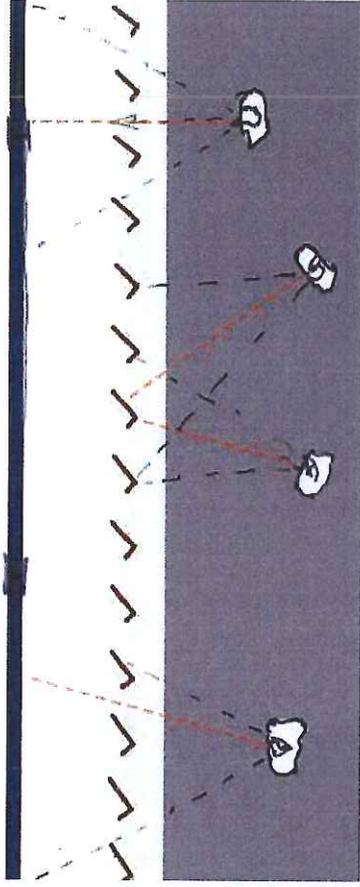
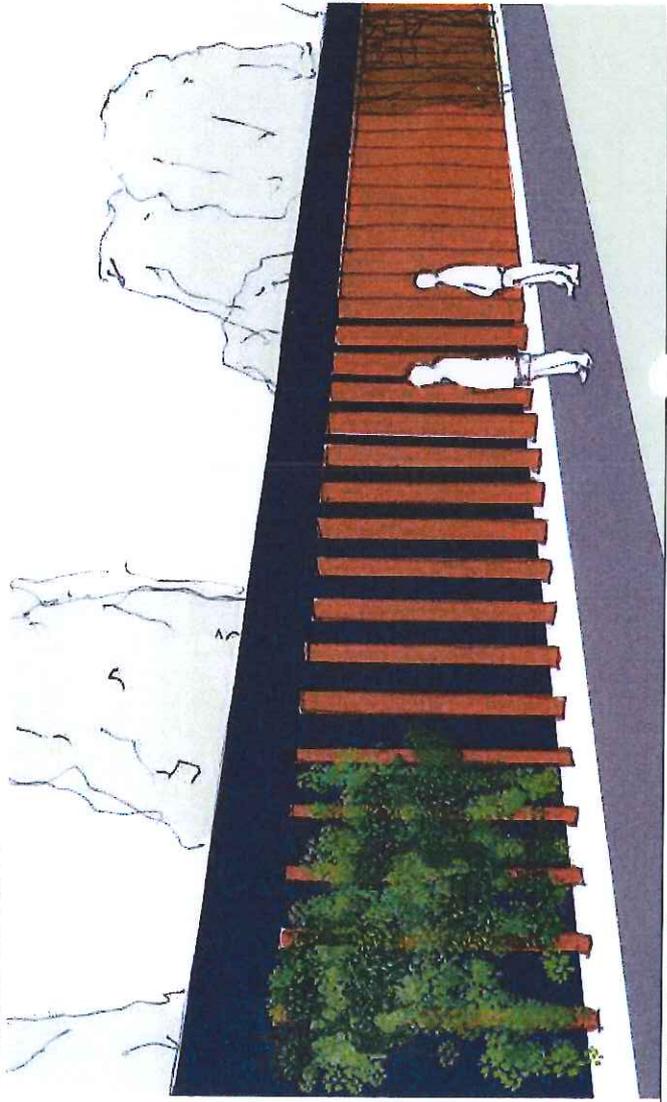
Illegal



Wenn möglich wird die Lärmschutzwand begrünt.

Ein strukturierendes Lamellenelement macht die LSW als Untergrund unattraktiver.

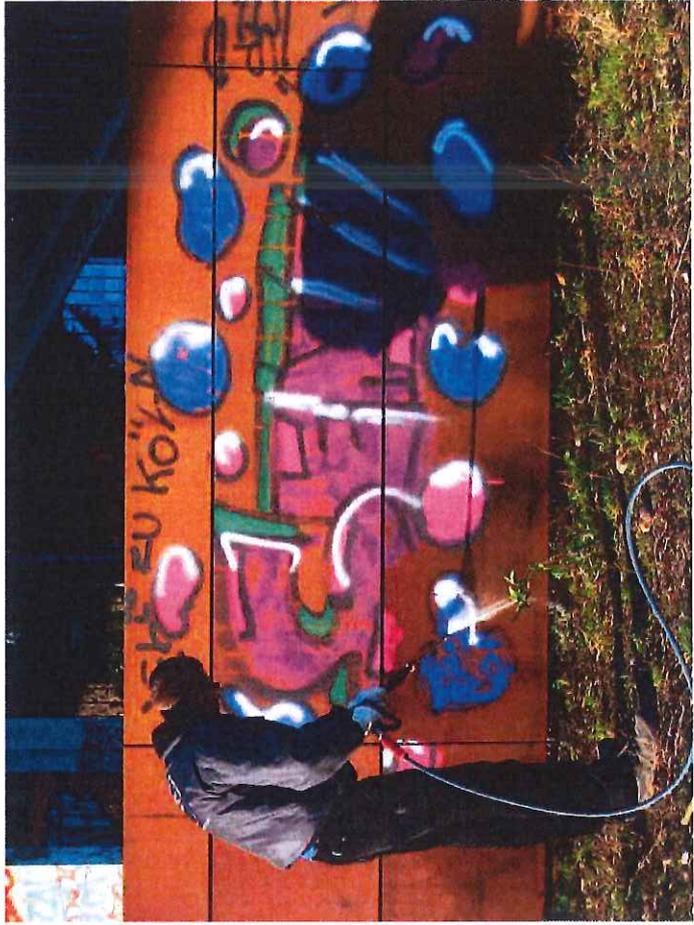
Die Lamellen selbst sind zu klein für eine Großflächige Bemalung, lassen sich gut reinigen und verhindern ein durchgehende Sicht auf de LSW



Graffiti Module Hanau

Reinigung

Graffiti auf angerosteten Cortenstahl läßt sich nach unserer Erfahrung mit Wasser - Hochdruck ganz gut entfernen. Die Sprayer sprühen ja auf die teils lockere Rostschicht. Nach der Graffiti-Entfernung auf Corten rostet die Oberfläche wieder nach. Neben dem guten Preis der Verkleidung und der Nachhaltigkeit auch ein Vorteil, der für eine solche Cortenverkleidung spricht.



<http://froebe-metallbau.blogspot.com/2014/03/cortenstahl-wandverkleidung-koln.html>

Graffiti legal

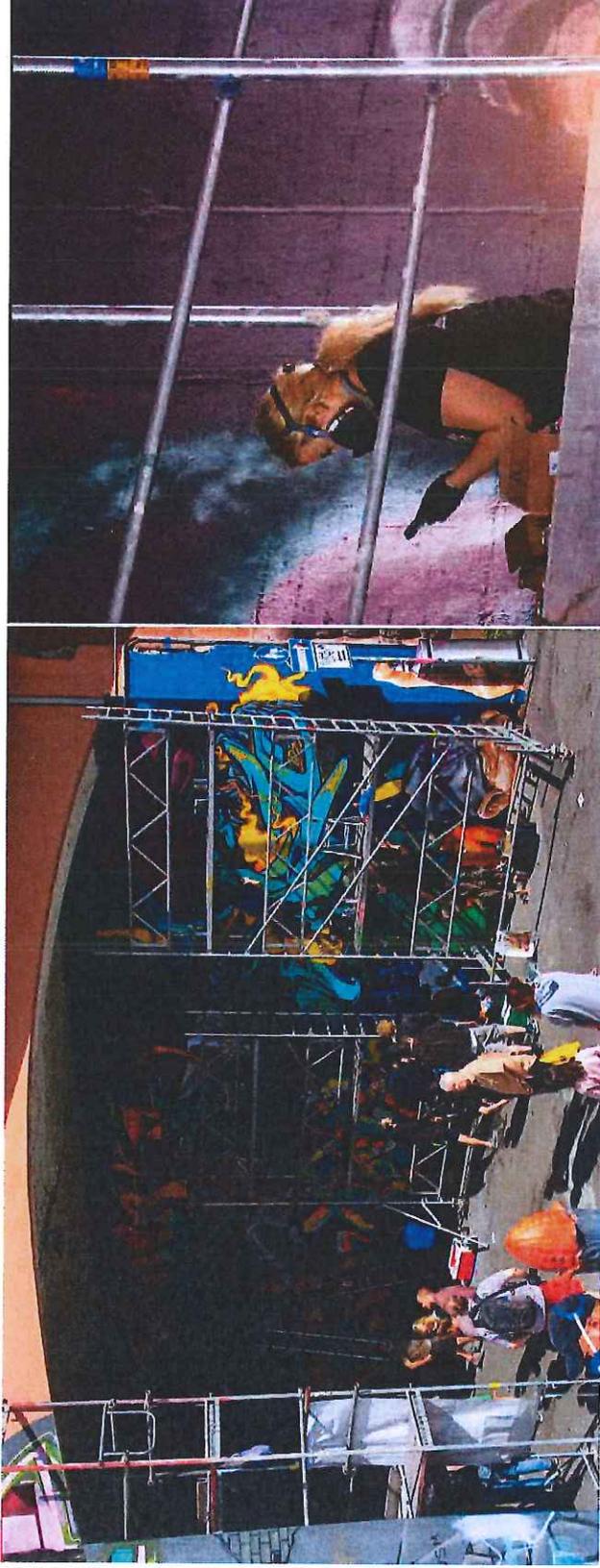
Schaffen von legalen Orten zum Sprayen

Typ 1

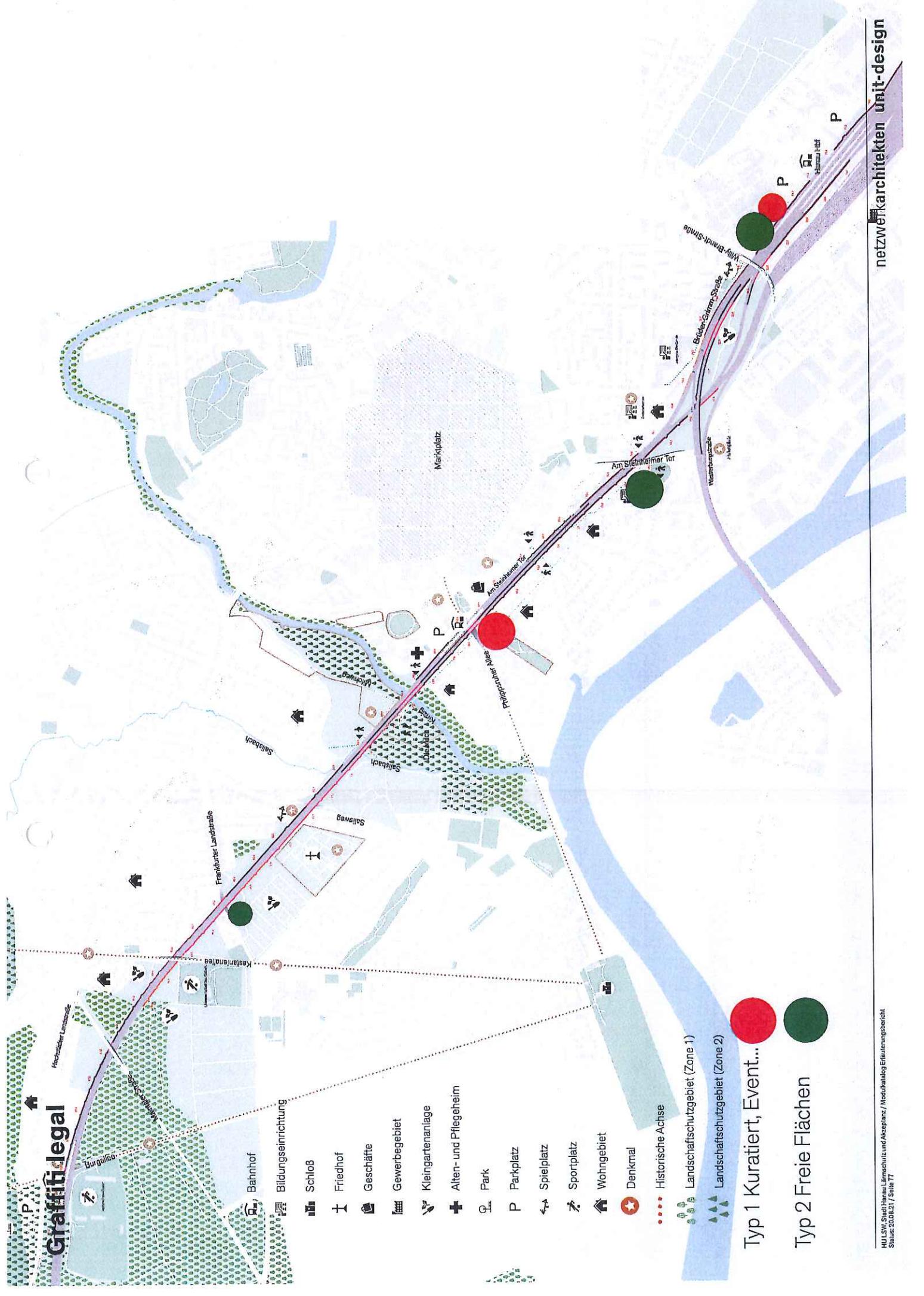
Wird in regelmäßigen Abständen neu bemalt z.B. als Projekt oder Event.
Angesehene Sprayer, Respekt, künstlerisch, kuratiert

Typ 2

Freigegebene Flächen, Hoher Wechsel von Motiven, „Ventil“ für Sprayer, höhere Qualität
(die Flächen müssen auch Gebaut werden, die LSW selber kann nicht freigegeben werden).



Graffiti Jam in Wiesbaden
<https://meetingofstyles.com/>
<https://sensor-magazin.de>



Graffiti legal

-  Bildungseinrichtung
-  Schloß
-  Friedhof
-  Geschäfte
-  Gewerbegebiet
-  Kleingartenanlage
- Alten- und Pflegeheim
- Park
- Parkplatz
- Spielplatz
- Sportplatz
- Wohngebiet
- Denkmal
- Historische Achse
- Landschaftsschutzgebiet (Zone 1)
- Landschaftsschutzgebiet (Zone 2)

Typ 1 Kuratiert, Event... 

Typ 2 Freie Flächen 

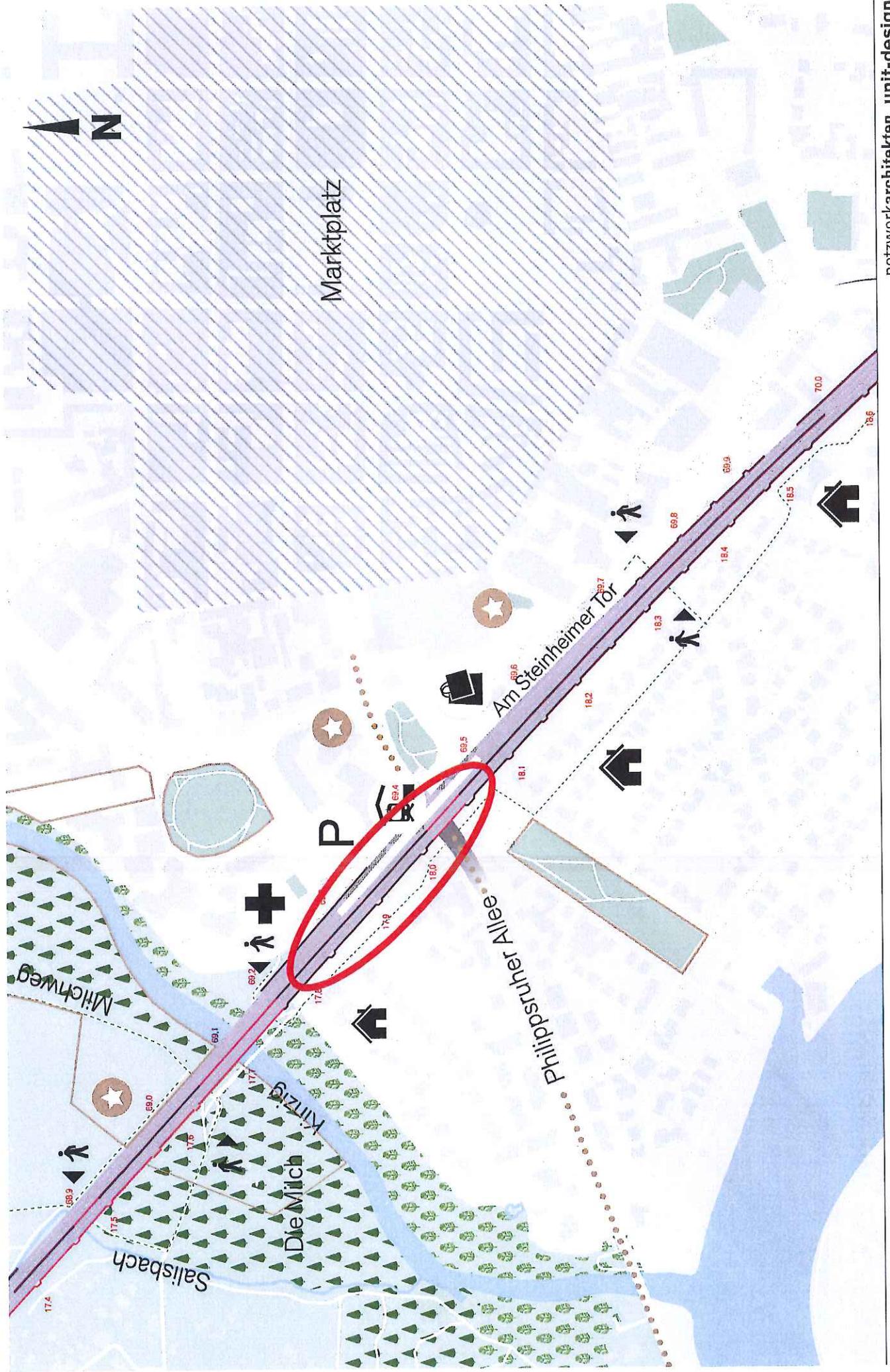
Beispielhaft betrachtete Streckenabschnitte

Goldene Aue - Westbahnhof

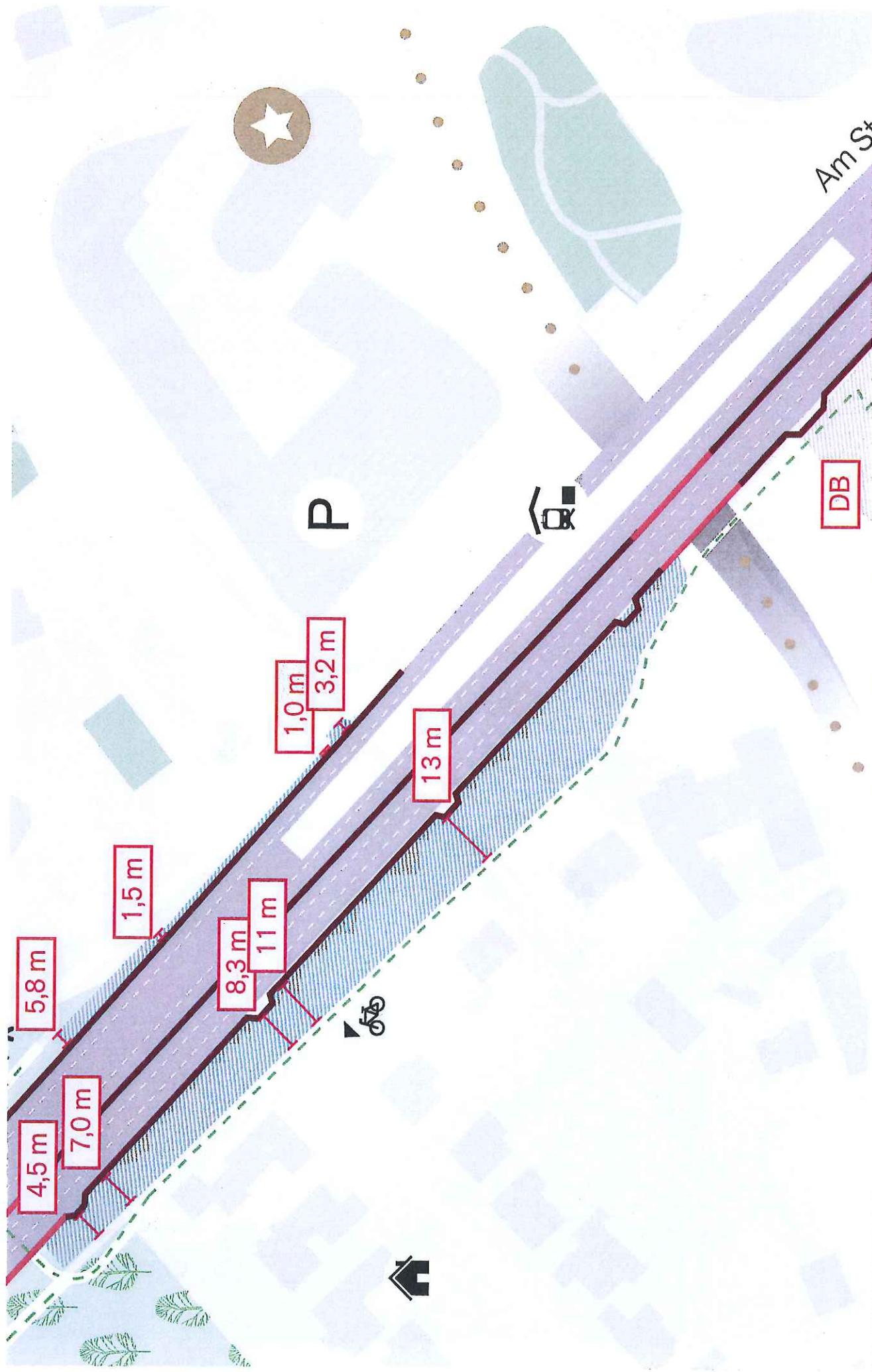
Salisbach - „Die Milch“- Landschaftsschutzgebiet

Fahrradweg - Friedhof Kesselstadt - Denkmal Salisweg 65

Goldene Aue - Westbahnhof

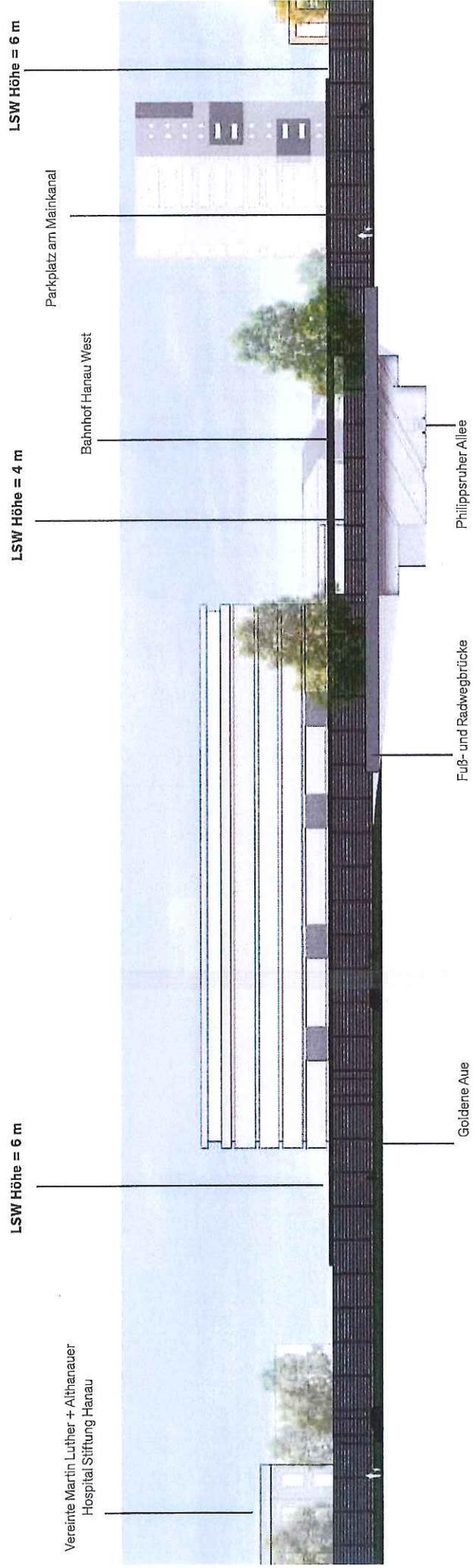


Goldene Aue - Westbahnhof



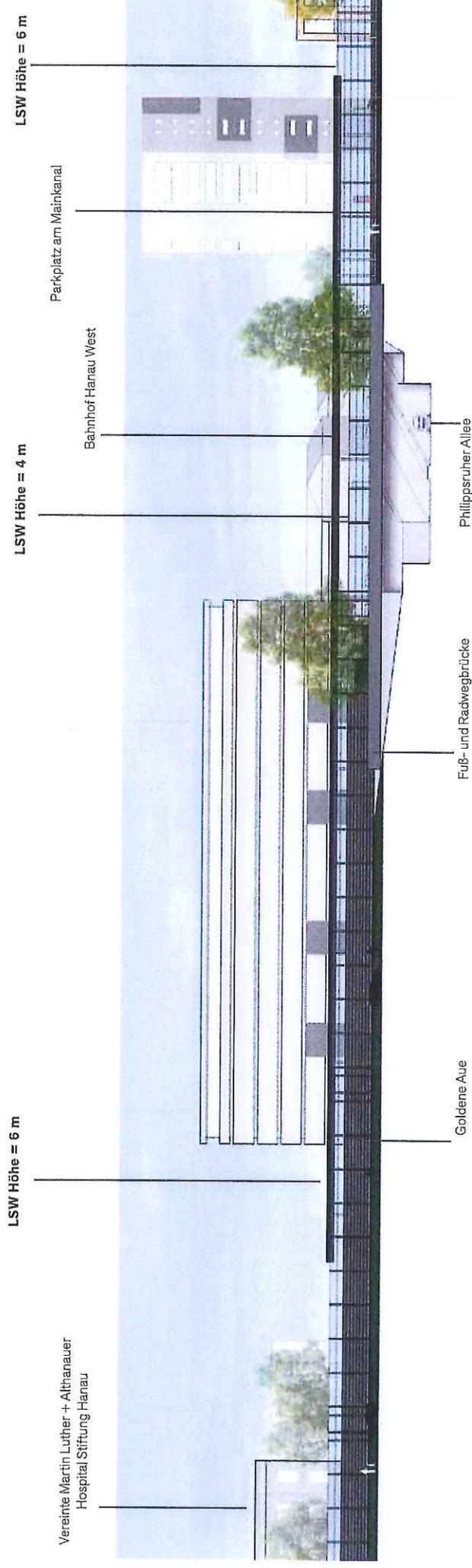
Goldene Aue - Westbahnhof - Westbahnhofstr

DB Standard



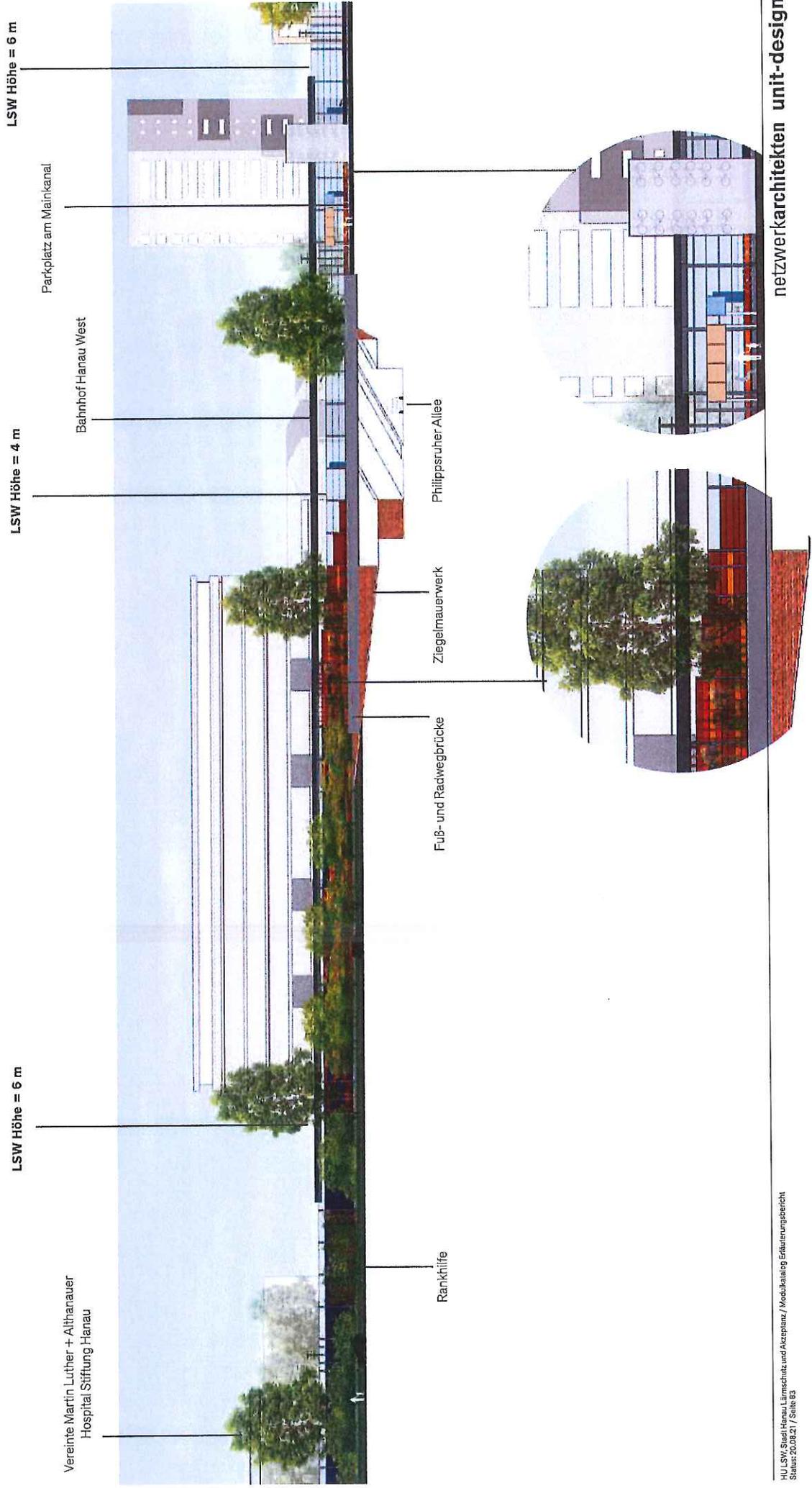
Goldene Aue - Westbahnhof - Westbahnhofstr

Transparenz



Goldene Aue - Westbahnhof - Westbahnhofstr

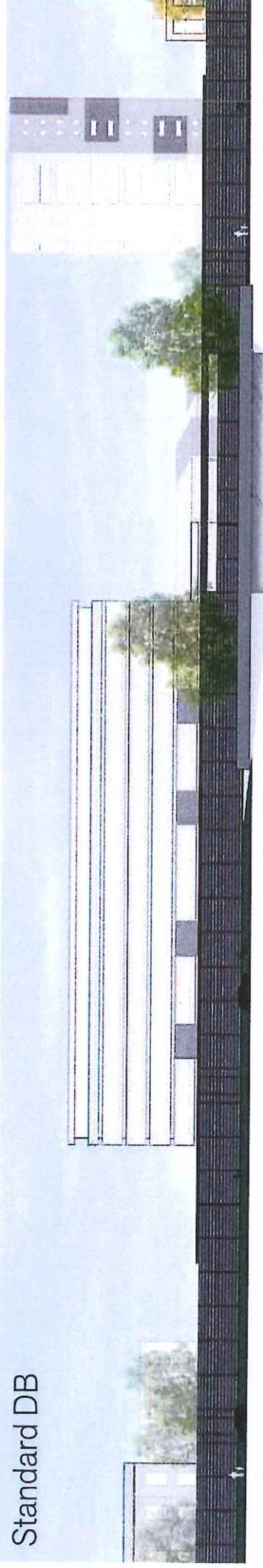
Transparenz und Module



netzwerkarchitekten unit-design

Gegenüberstellung

Standard DB



Transparenz



Transparenz und Module

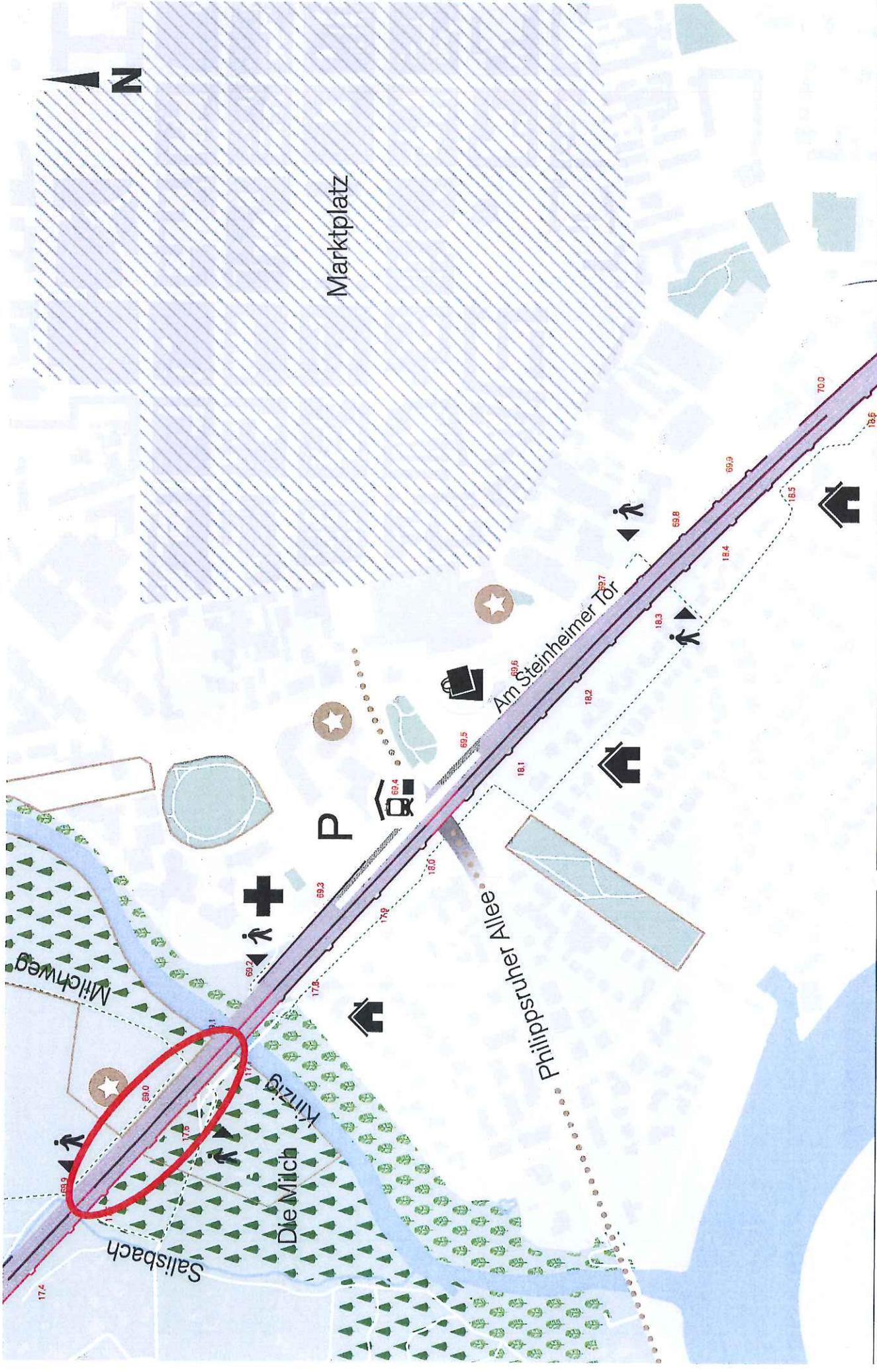


Goldene Aue - Westbahnhof - Westbahnhofstr

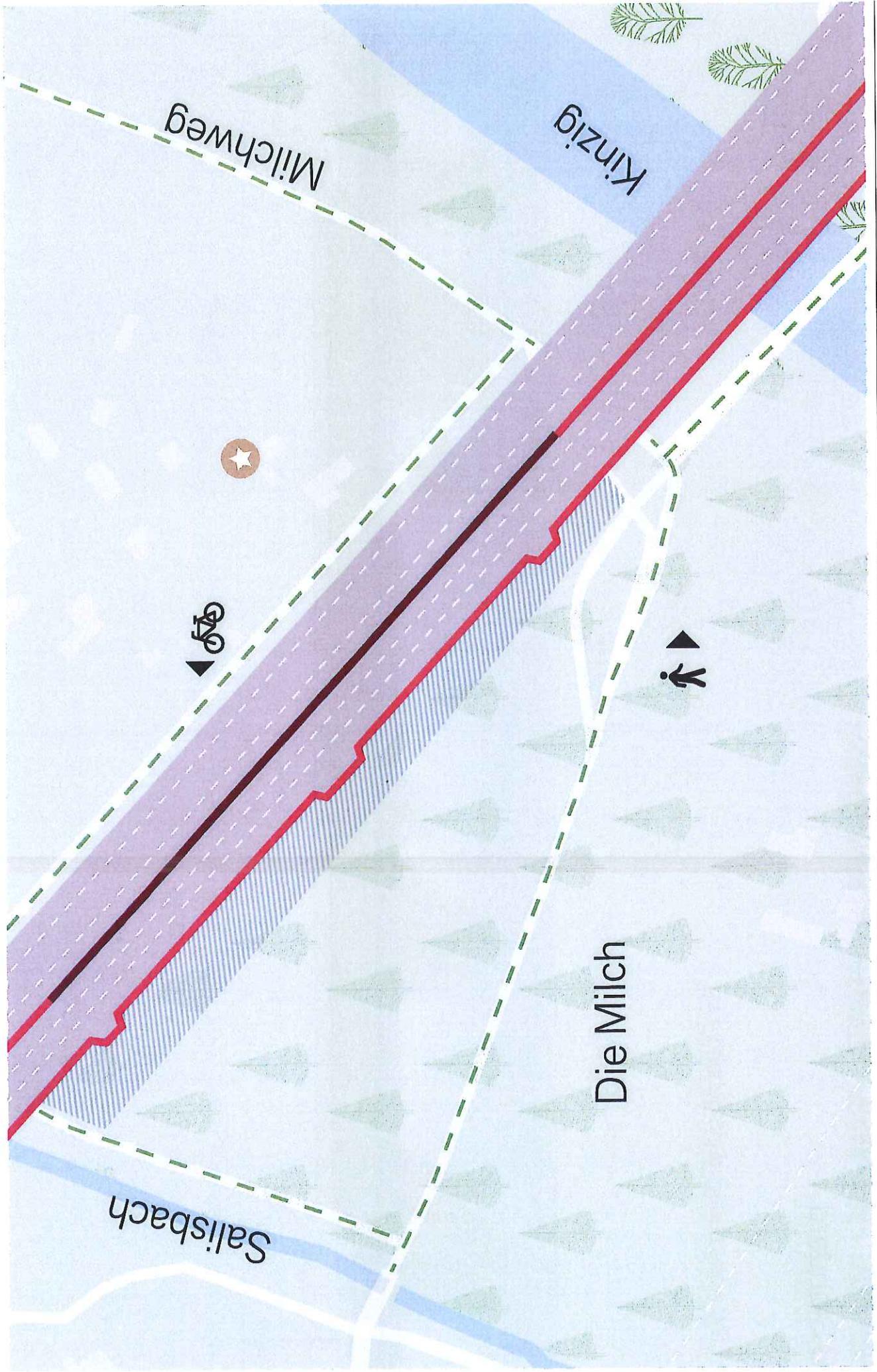
Schnitt



Salisbach - „Die Milch“- Landschaftsschutzgebiet



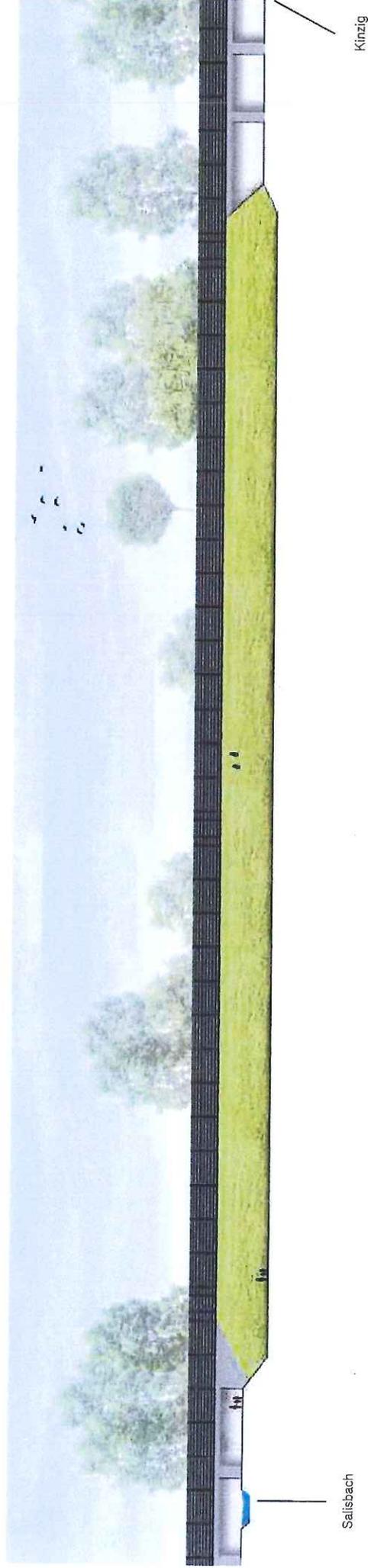
Salisbach - „Die Milch“- Landschaftsschutzgebiet



Salisbach - „Die Milch“- Landschaftsschutzgebiet DB Standard

Die LSW Höhe beträgt durchgehend 4 m.

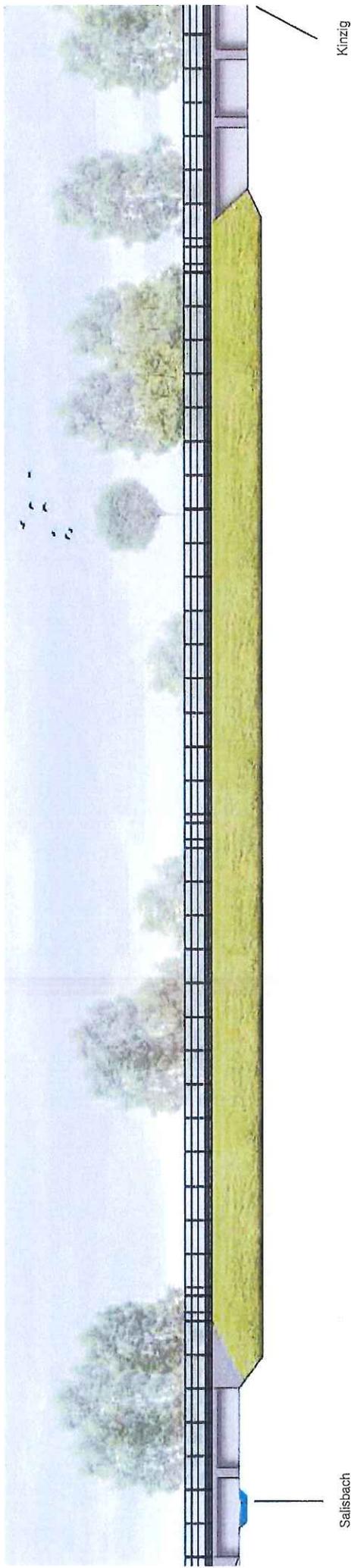
LSW Höhe = 4 m



Salisbach - „Die Milch“- Landschaftsschutzgebiet Transparenz

Die LSW Höhe beträgt 4 m und ist komplett transparent

LSW Höhe = 4 m



Salisbach - „Die Milch“- Landschaftsschutzgebiet

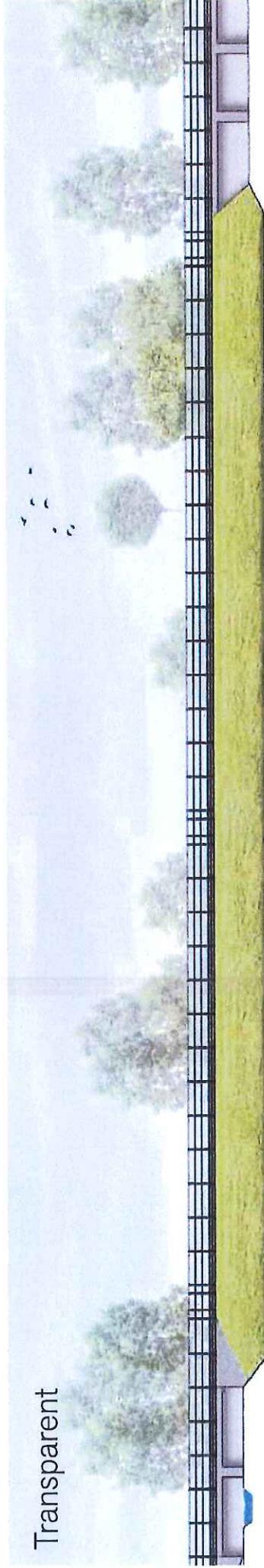
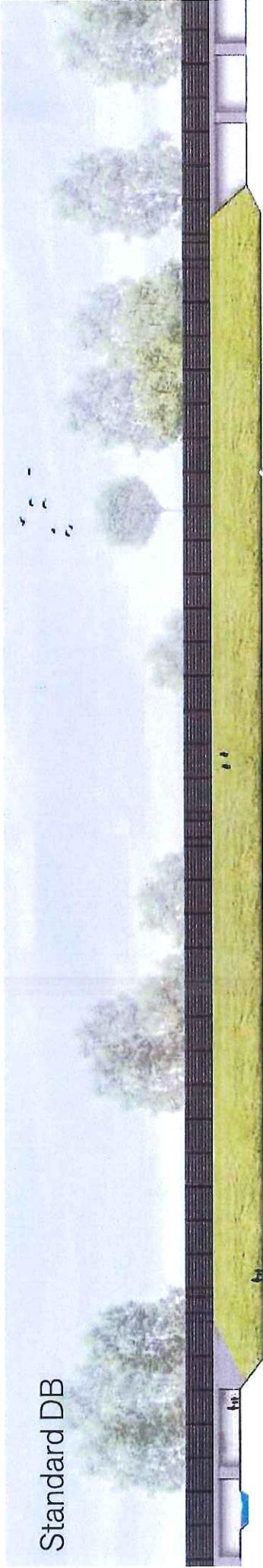
Transparenz und vorgesetzte Module

Die LSW Höhe wird im Bereich der Milch von Brücke zu Brücke von der Höhe 4 m auf 3 m reduziert

LSW Höhe = 4 m



Gegenüberstellung

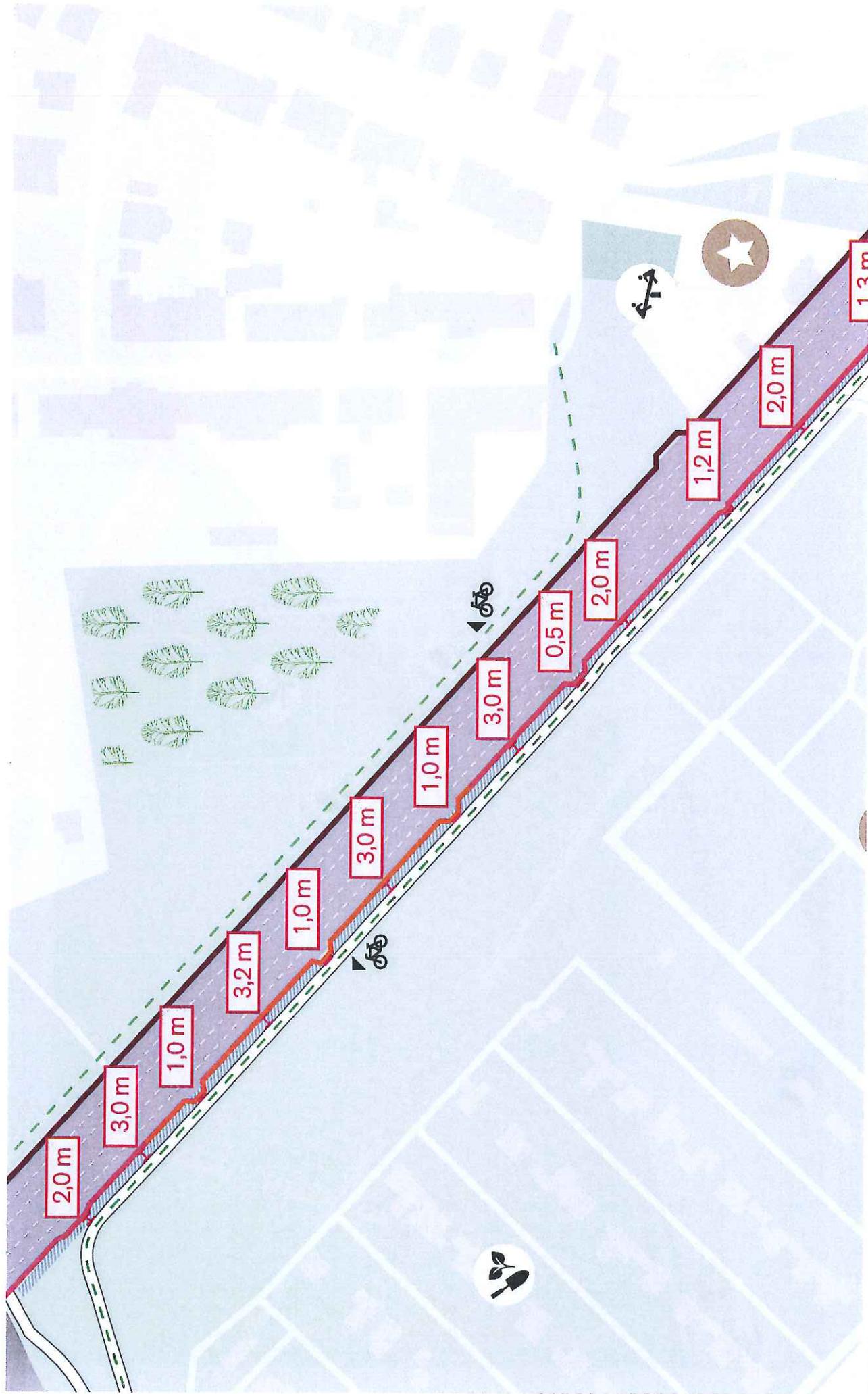


Salisbach - „Die Milch“- Landschaftsschutzgebiet

Schnitt



Beispiel der verfügbaren Fläche für zusätzliche Module



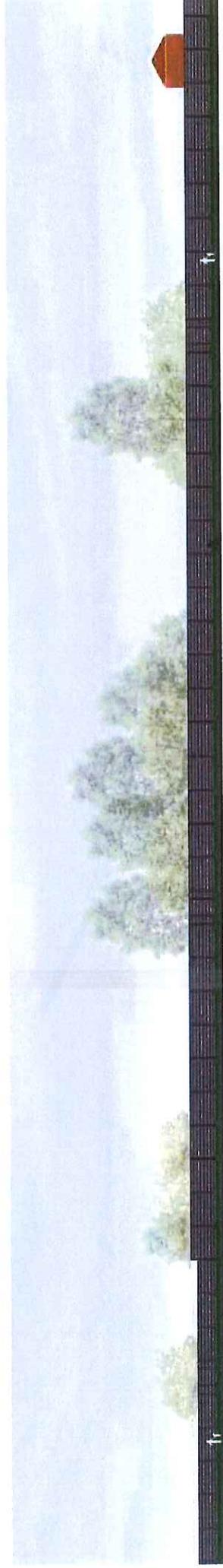
Fahrradweg - Friedhof Kesselstadt - Denkmal Salisweg 65

DB Standard

Die LSW Höhe beträgt 3 - 4 m.

LSW Höhe = 3 m

LSW Höhe = 4 m



Kleingärten

Friedhof

Denkmal Salisweg

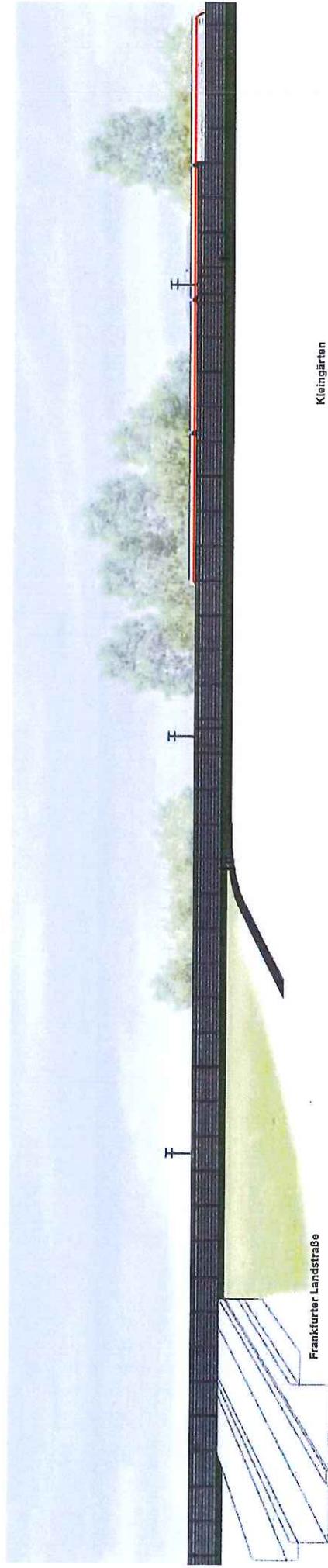
Fahrradweg - Friedhof Kesselstadt - Denkmal Salisweg 65

DB Standard

Die LSW Höhe beträgt 3 - 4 m.

LSW Höhe = 4 m

LSW Höhe = 3 m

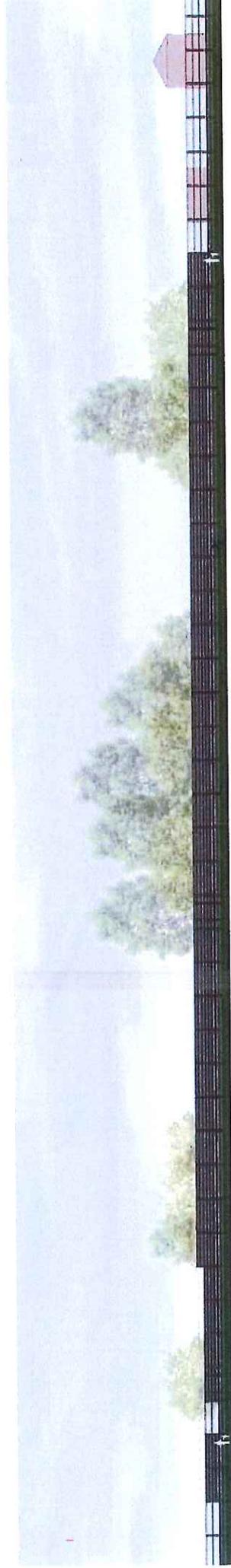


Fahrradweg - Friedhof Kesselstadt - Denkmal Salisweg 65

Transparenz

LSW Höhe = 3 m

LSW Höhe = 4 m



Kleingärten

Friedhof

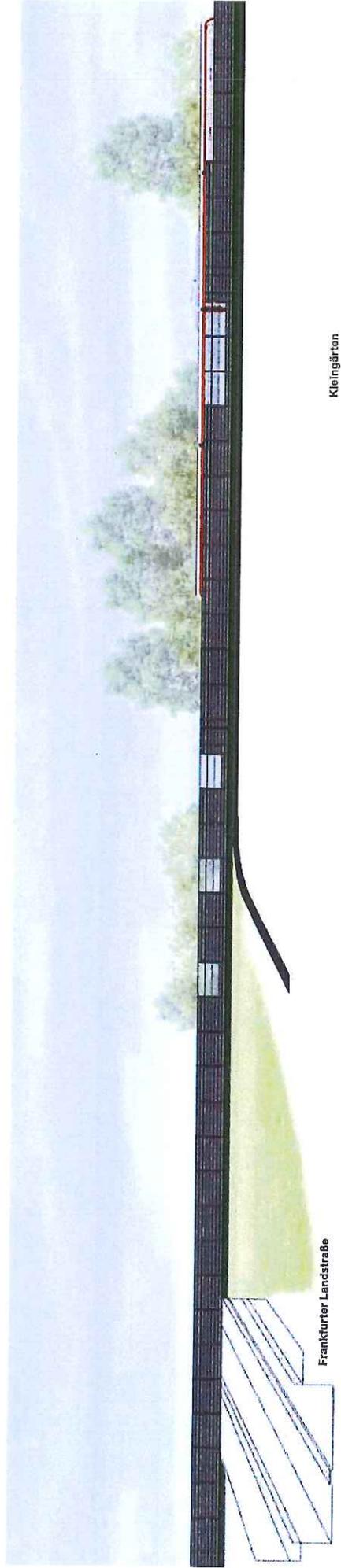
Denkmal Salisweg

Fahrradweg - Friedhof Kesselstadt - Denkmal Salisweg 65

Transparenz

LSW Höhe = 4 m

LSW Höhe = 3 m



Fahrradweg - Friedhof Kesselstadt - Denkmal Salisweg 65

Module

LSW Höhe = 3 m



Rankhilfen

Übergang

Glas als Sichtfenster auf Aughöhe
von Radfahrenden und
Passanten

Optische Filter

Rankhilfen

Kleingärten

Friedhof

LSW Höhe = 4 m

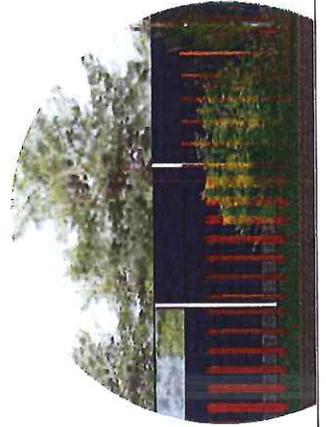
Glas

Übergang

Optische Filter

Rankhilfen

Denkmal Salisweg

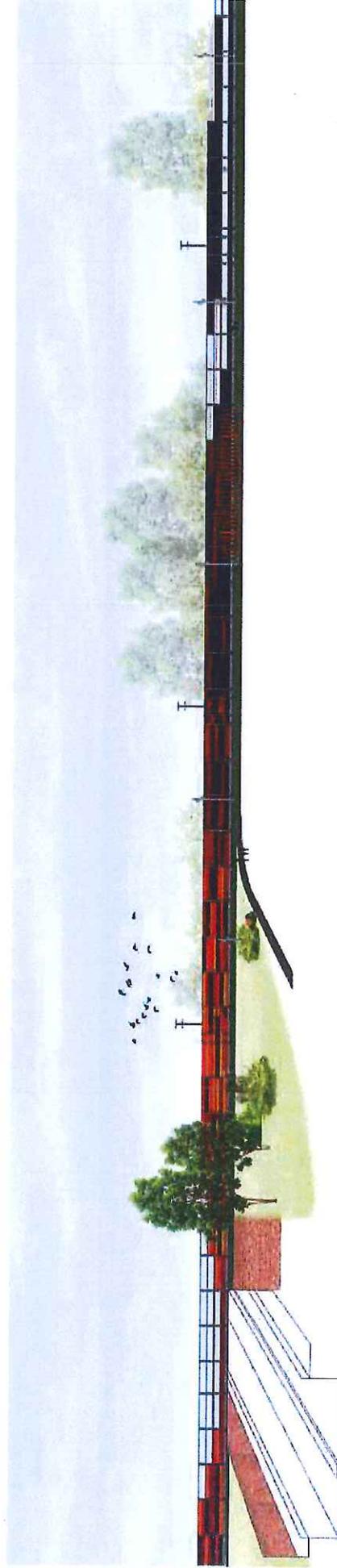


Fahrradweg - Friedhof Kesselstadt - Denkmal Salisweg 65

Module

LSW Höhe = 4 m

LSW Höhe = 3 m



Übergang

Farbübergang

Optische Filter

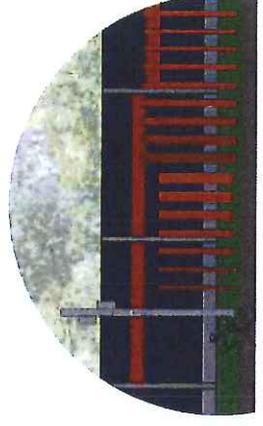
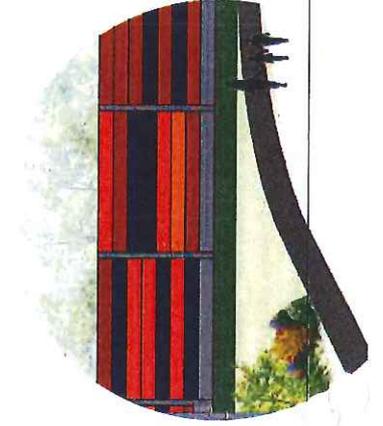
Übergang

Sondermodul Rastplatz erschließen

Glas als Sichtfenster Augenhöhe

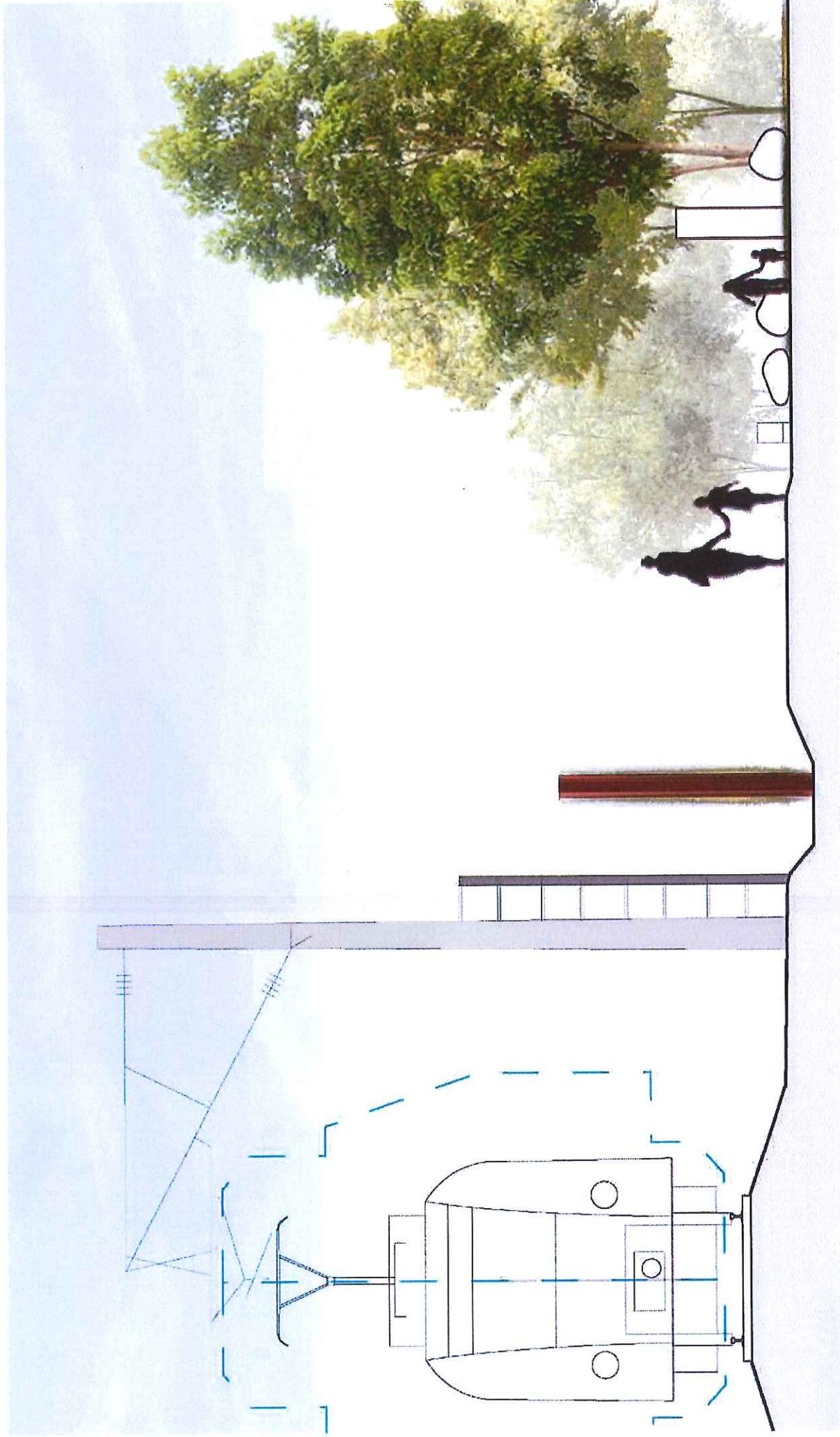
Frankfurter Landstraße

Kleingärten



Fahrradweg - Friedhof Kesselstadt - Denkmal Salisweg 65

Schnitt

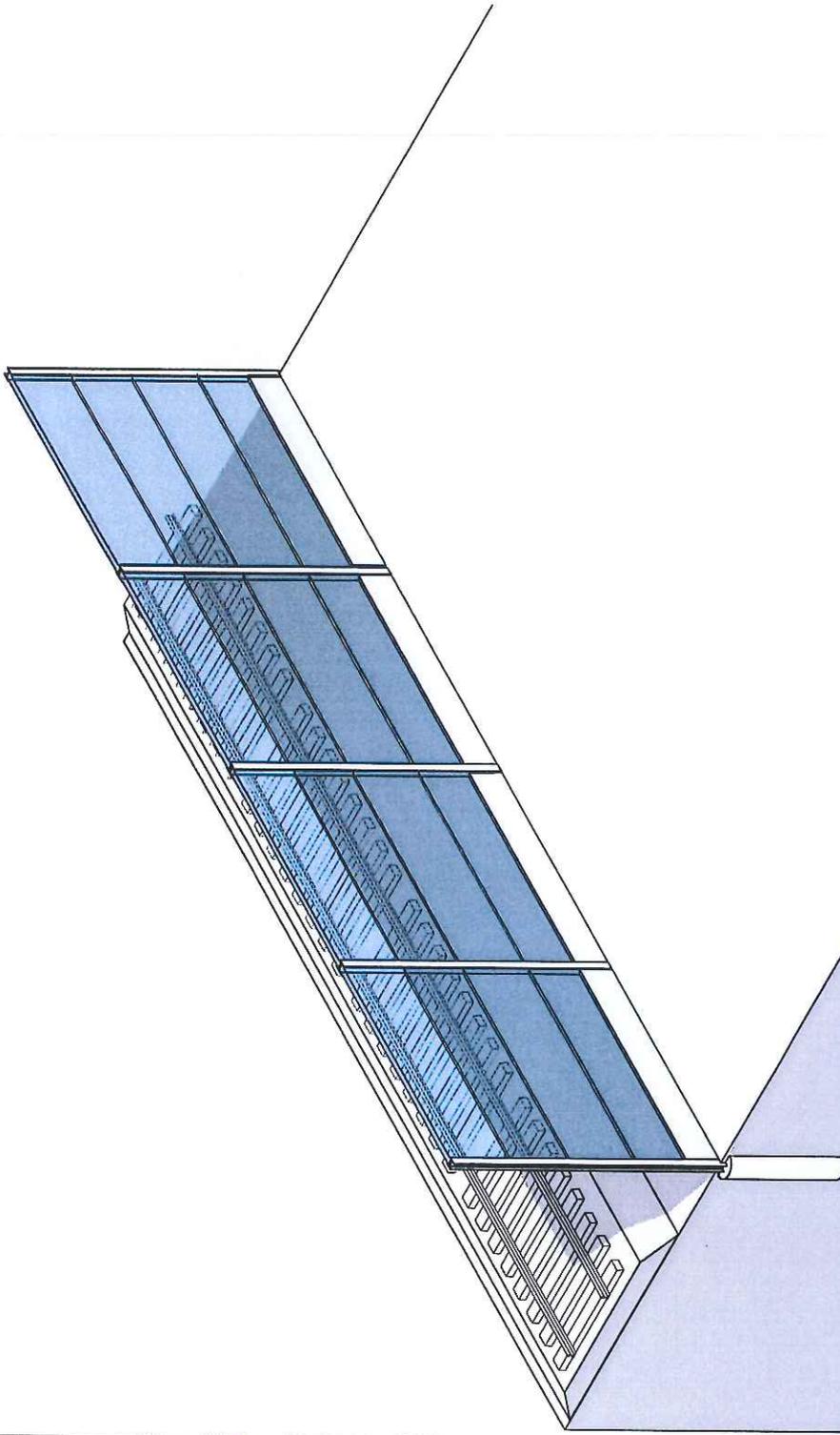
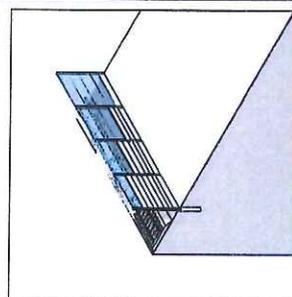
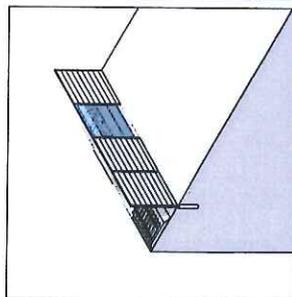
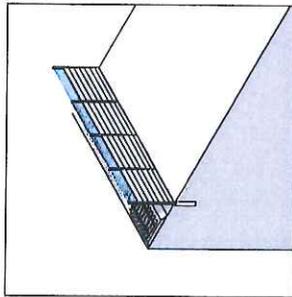
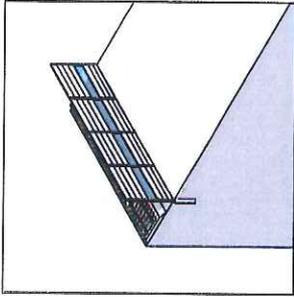


Modul Glas

Ausführung mit min. 1m hohen Modulen um maximale transparente Fläche im Verhältnis zu dem Profilrahmen zu haben. Der Einsatz erfolgt auf verschiedene weise als Volltransparent, Teiltransparent in der Höhe, oder als vertikale/horizontale Sichtfenster, sowie in Abstufungen

Kein zusätzlicher Flächenbedarf.

Eigentumsverhältnis: In allen Bereichen möglich.

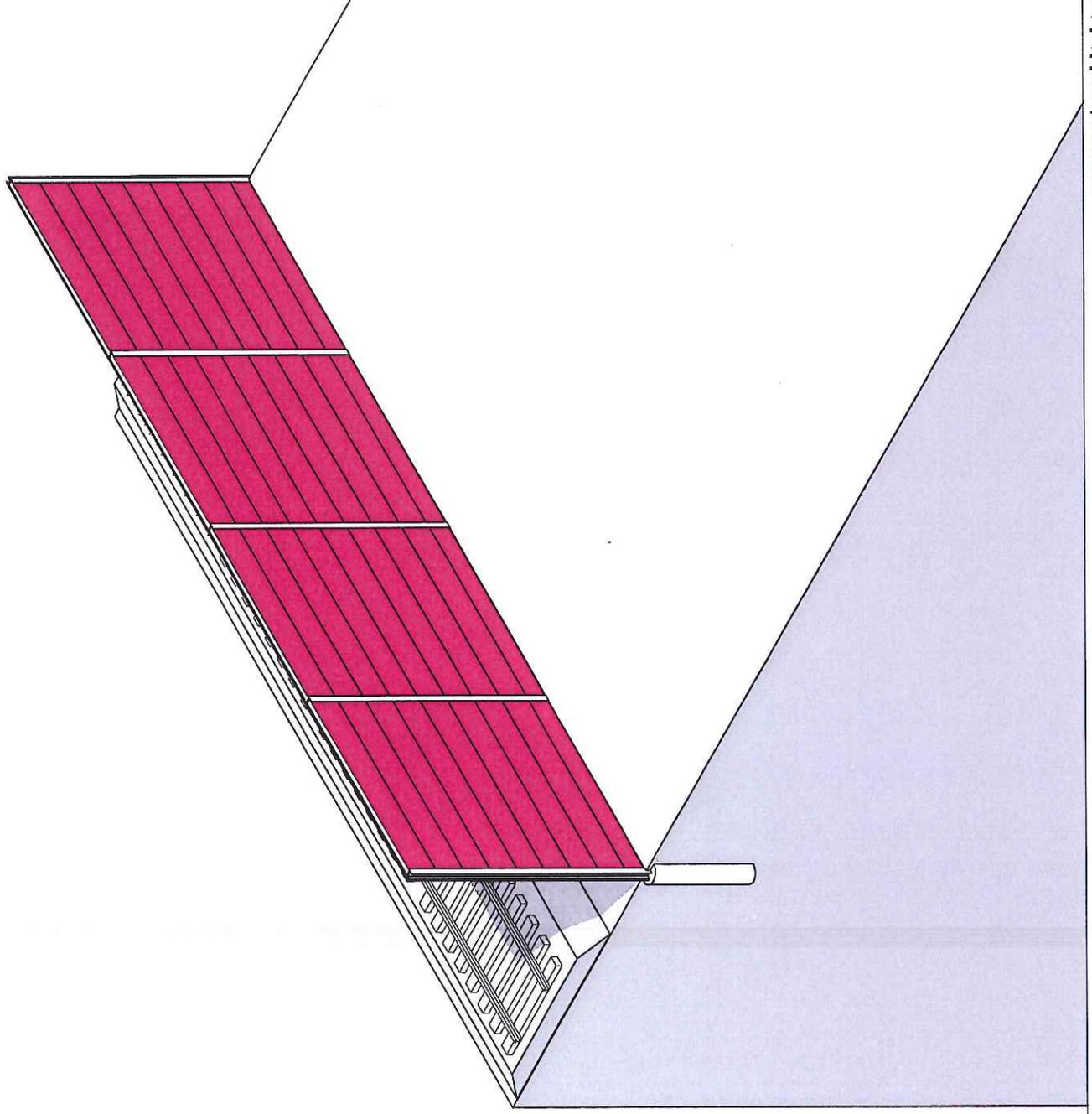


Modul Farbe

Module der deutschen Bahn
Lackierung nach
Farbkonzept. Je nach
Bereich unterschiedlich.

Fläche,
keine notwendige freie
Fläche

Eigentumsverhältnis.
In allen Bereichen möglich.



Modul Bepflanzung

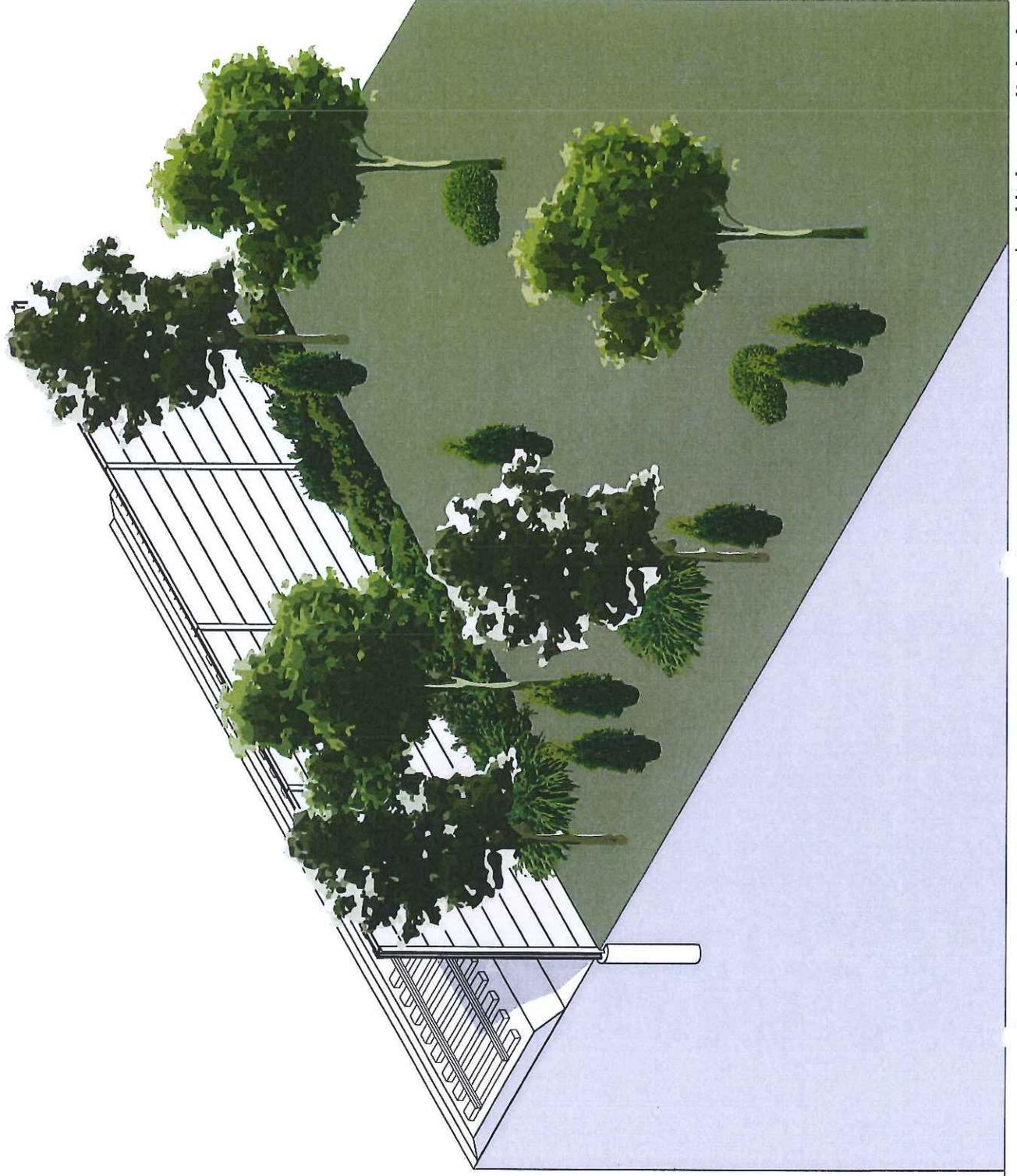
Bepflanzung die große Teile der LSW verdeckt. Bevorzugt ist eine Mischbepflanzung mit Bodendeckern, Büschen und Bäumen. Die Pflanzen sind den jeweiligen Örtlichkeiten entsprechend zu wählen.

Fläche

Es ist min. 1m Abstand zu LSW zu gewährleisten. Abhängig von der darauf folgenden Freifläche kann die Bepflanzung nur Bodendecker und Büsche oder aber auch Bäume beinhalten.

Eigentumsverhältnis.

Flächen der Stadt Hanau
Auf Flächen der Deutschen Bahn und für Privatnutzer ist das durch den jeweiligen Eigentümer ausführbar.



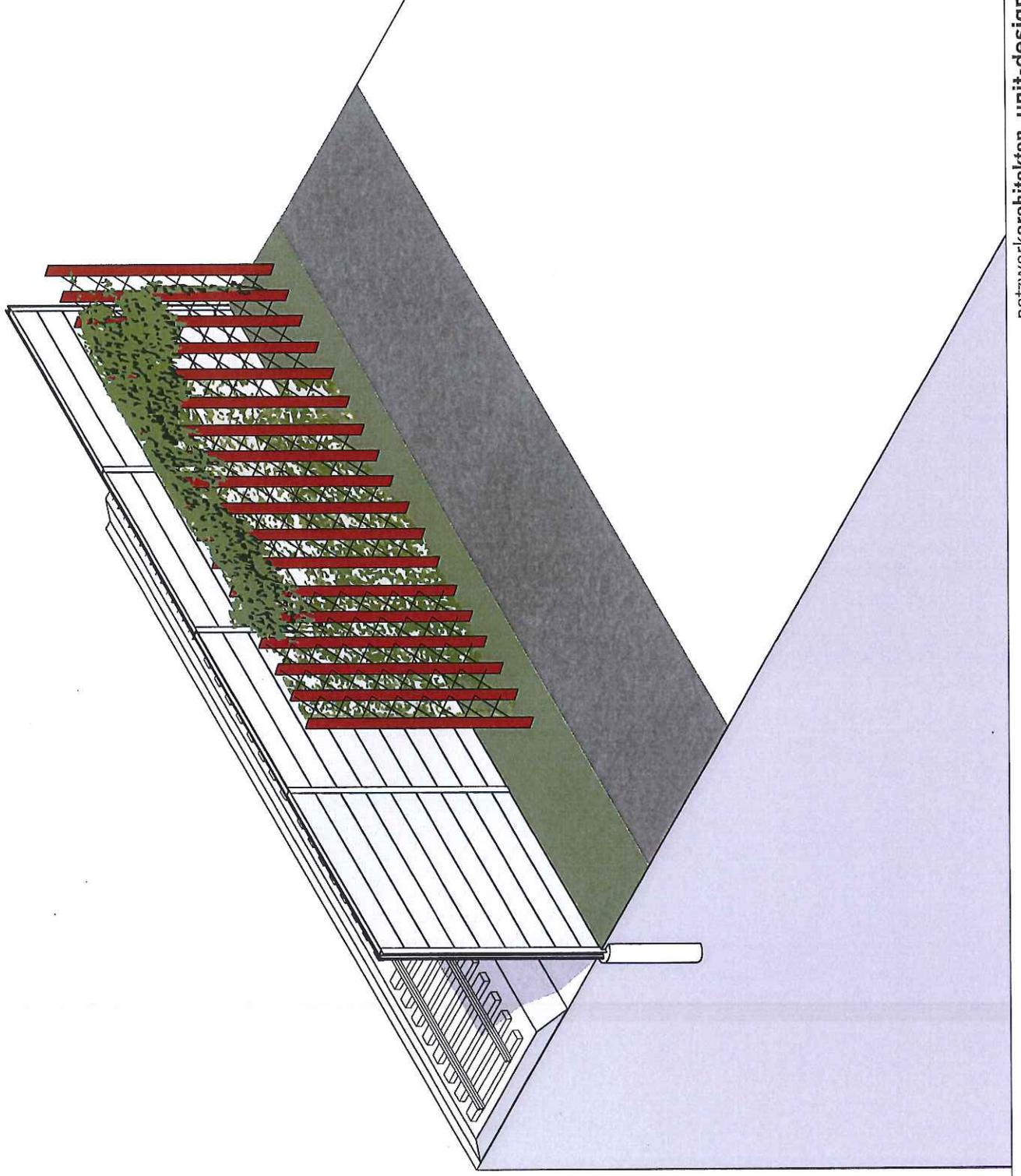
Modul Rankhilfe

Rankhilfe in unterschiedlichen Höhen. Lamellenstruktur mit dazwischen gespannter Struktur als eigentliche Rankhilfe. Lamellen in Pflanztrög der als Fundament dient integriert. Alternativ Einzelmontage der Lamellenstruktur.

Fläche

Es ist min. 1m Abstand zu LSW zu gewährleisten. Zusätzlich wird min. ca.1m freie Fläche benötigt. Abhängig von der möglichen freien Fläche ergeben sich maximale Fundamentgrößen und damit ausführbare Gesamthöhen.

Eigentumsverhältnis. Flächen der Stadt Hanau Optional als Angebot an Privatnutzer möglich.



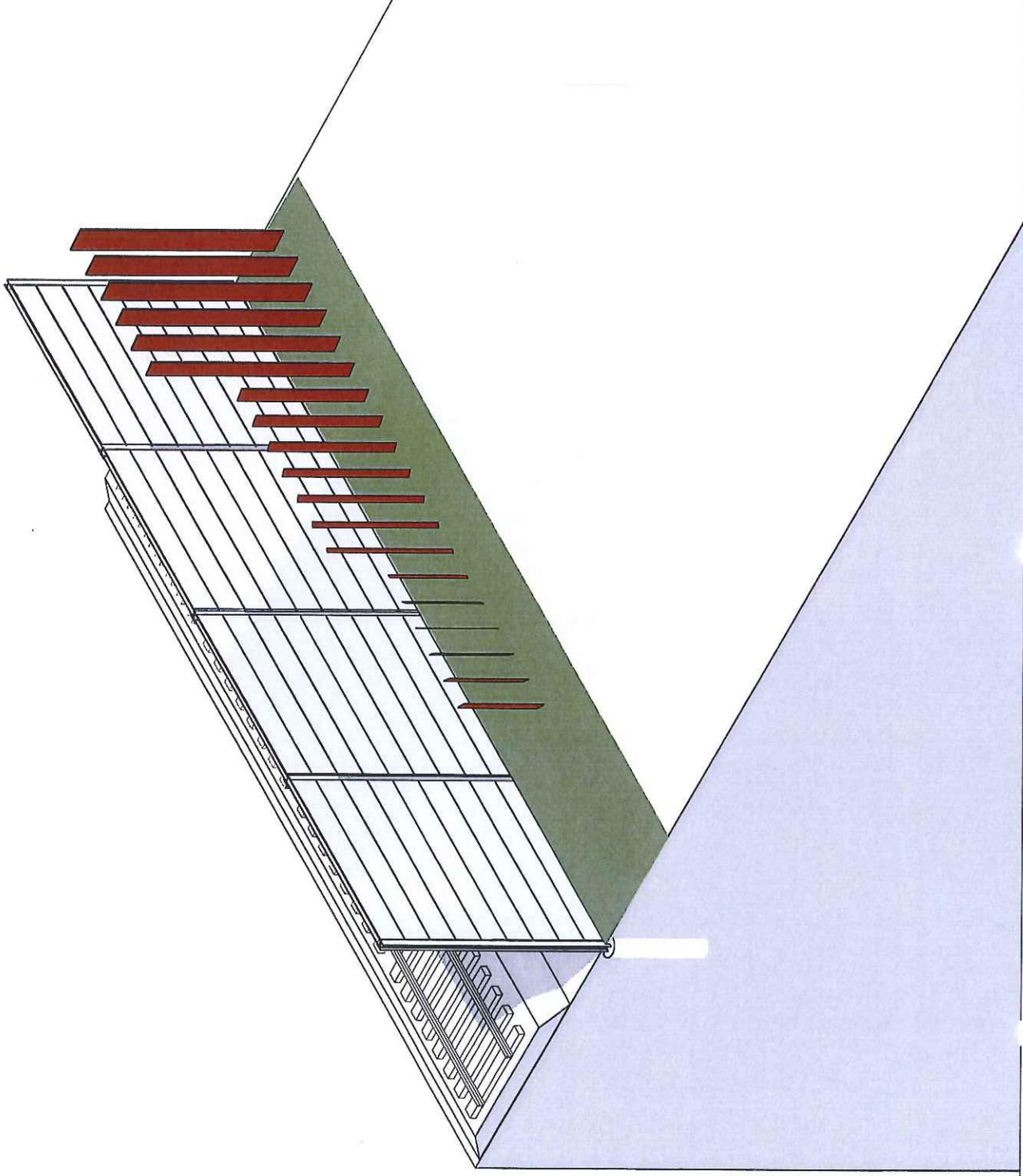
Modul Struktur

Metallstruktur deren Elemente rhythmisch zu einer verdreht sind. Wodurch die LSW immer nur aus einigen wenigen Blickwinkeln zu sehen sein wird. Die Strukturen sind ausreichen voneinander entfernt das sie nicht selbst zur Graffiti gefährdeten Fläche werden. Die Oberfläche muss dennoch leicht zu reinigen sein. z.B. Cortenstahl. Einsatz an Orten wo die LSW freisichtbar ist, ein Strukturwechsel und Wiedererkennungswert erzeugt werden soll oder eine Bepflanzung nicht möglich ist.

Fläche

Es ist min. 1m Abstand zu LSW zu gewährleisten. Zusätzlich wird min. ca.0,5m freie Fläche benötigt. Abhängig von der möglichen freien Fläche ergeben sich maximale Fundamentgrößen und damit ausführbare Gesamthöhen.

Eigentumsverhältnis.
Flächen der Stadt Hanau



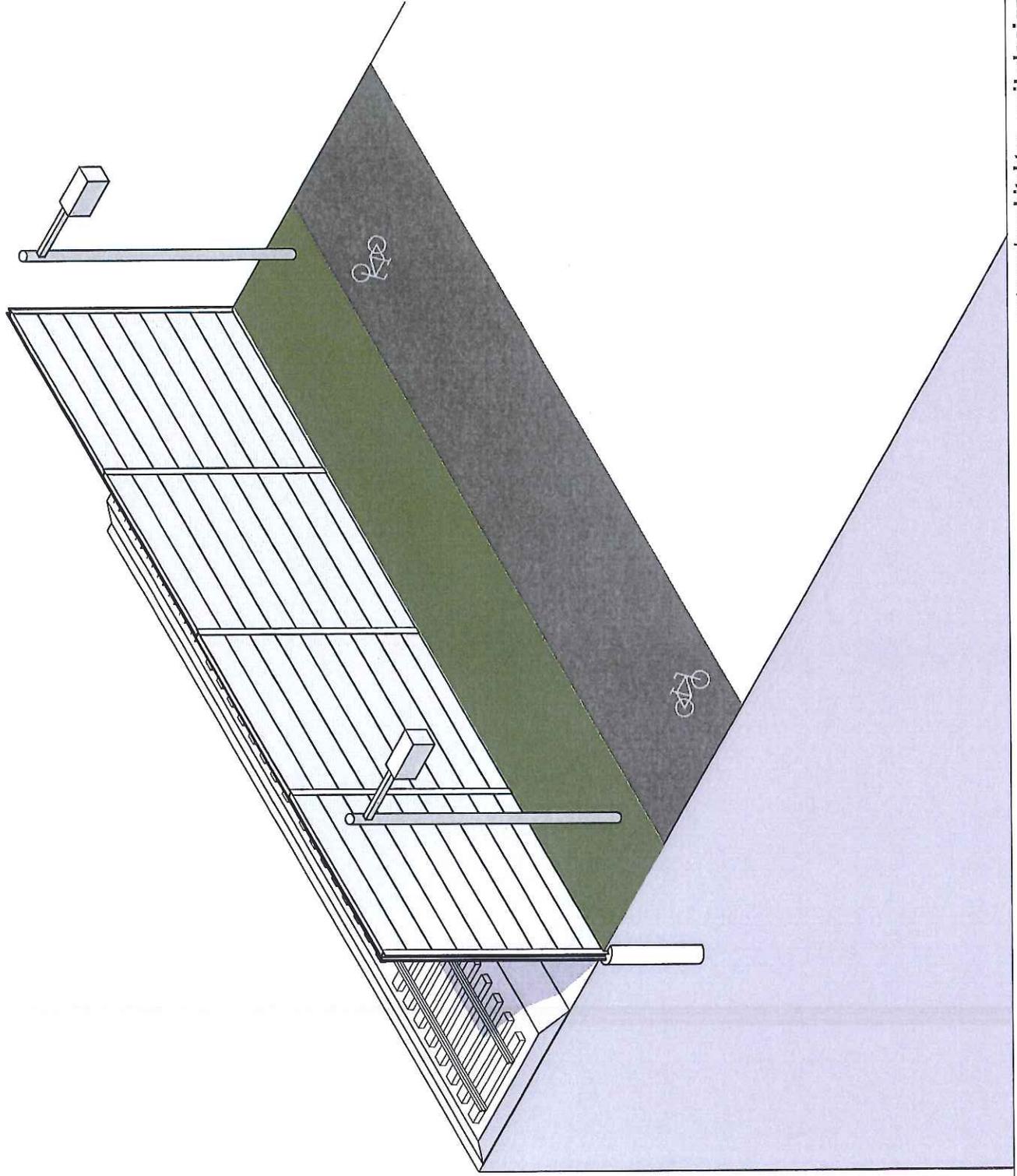
Modul Licht

Geh- und Radweg
Beleuchtung insbesondere
im Bereich von
Unterführungen und damit
potenziellen
Angsträumen und als
qualitative und
sicherheitserhöhende
Maßnahme der neuen
Radwegeverbindung entlang
der Bahnstrecke.

Fläche

Es ist min. 1m Abstand zu
LSW zu gewährleisten.

Eigentumsverhältnis.
Auf Flächen der Stadt
möglich.

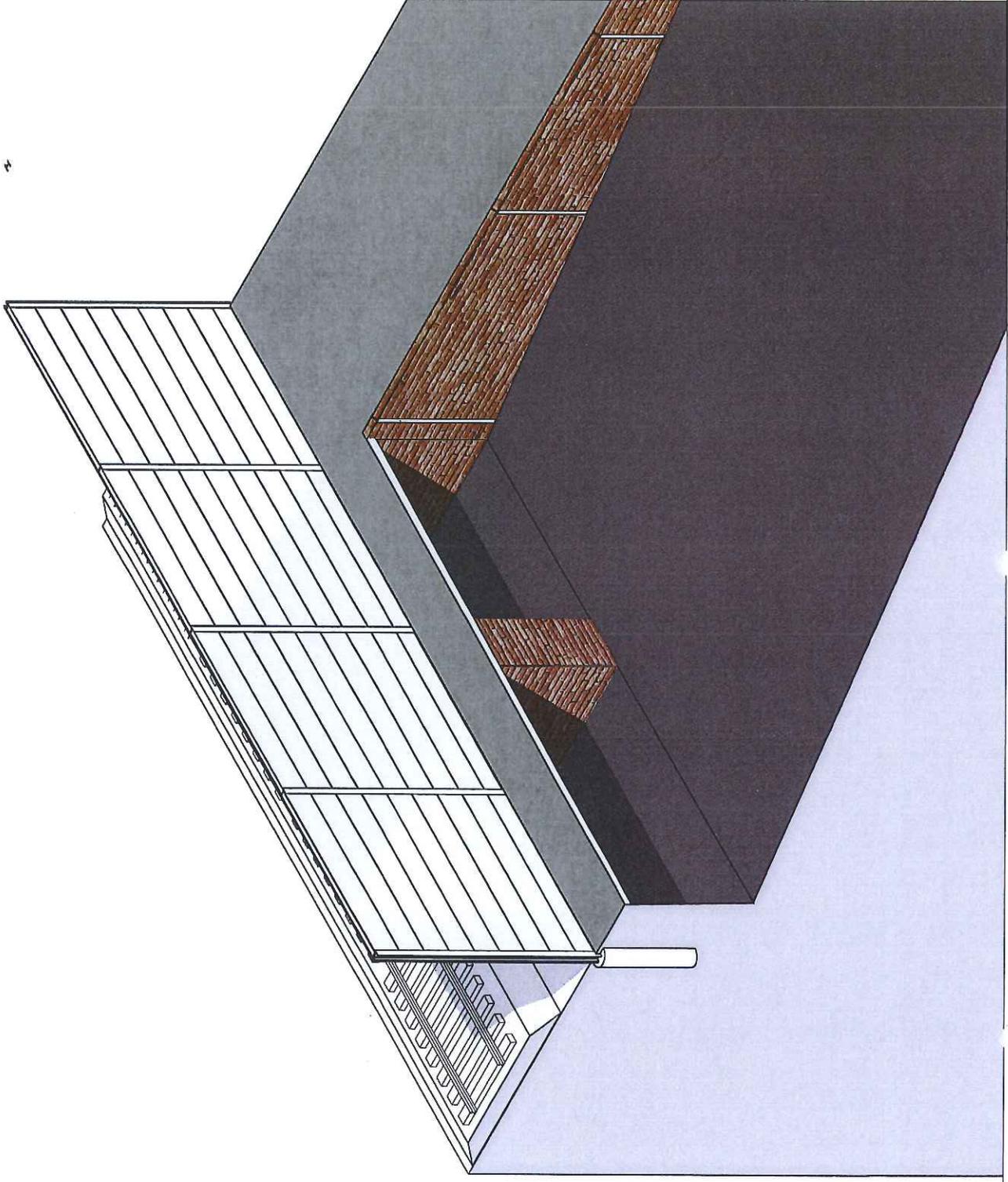


Modul Material

Infrastrukturbauten wie unter und Überführungen insbesondere in der Nähe von denkmalgeschützten Bereichen und Landschaftsschutzgebieten erhalten eine Oberfläche wie Backstein in warmer natürlichen Farbton der das Gesamtkonzept entlang der Strecke unterstützt und Betonflächen verkleidet.

Fläche
Auf Wandflächen und Stützen. Nicht unmittelbar vor oder an der LSW.

Eigentumsverhältnis.
Baukörper der Stadt Hanau oder Deutsche Bahn.



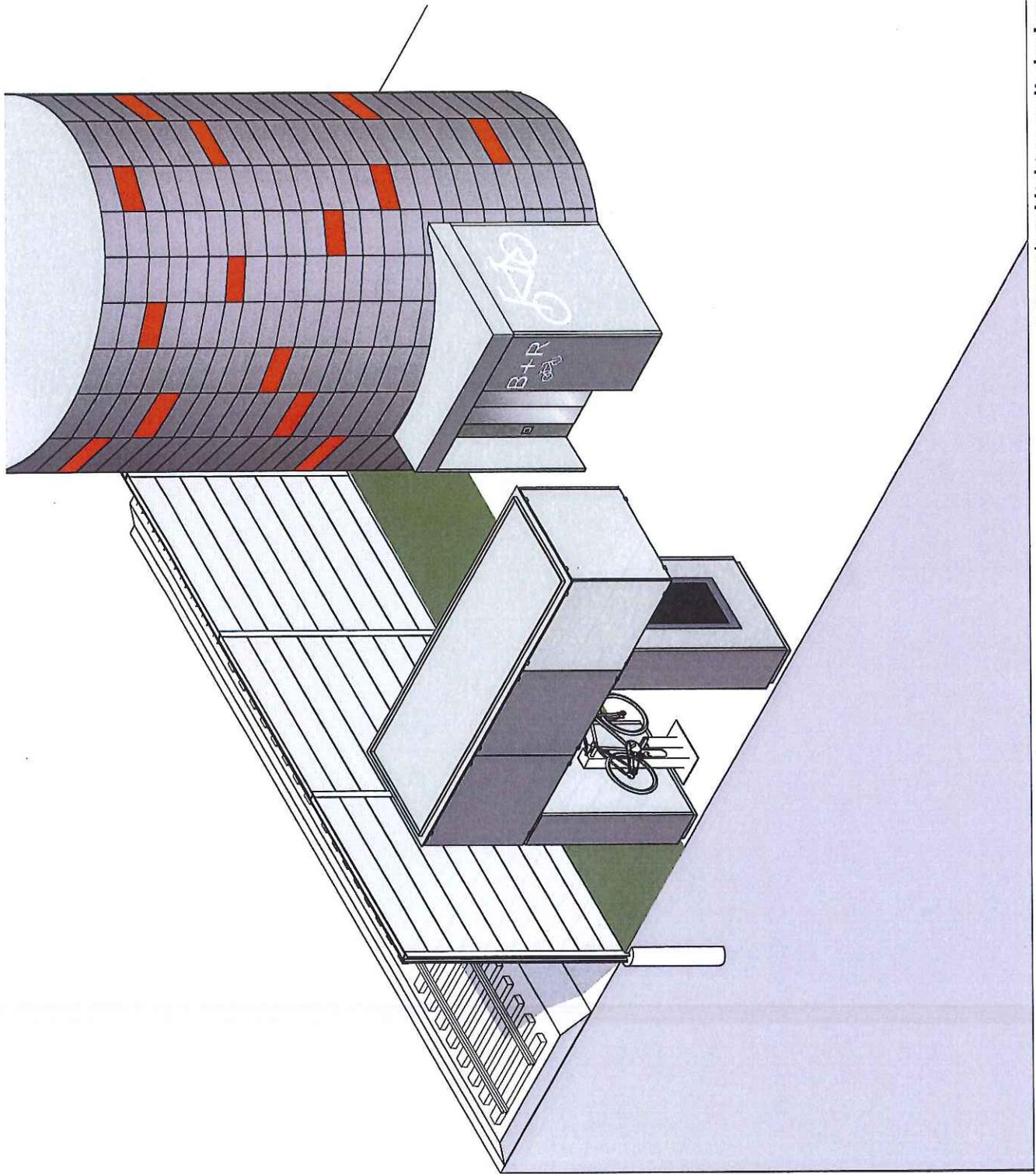
Sondermodul Mobilitätspunkt

An zentralen Orten wird intermodale Mobilität gefördert und sichtbar gemacht. Durch die Verknüpfung von Bahn, Fahrrad, Elektromobilität, Car-Sharing entstehen neue wichtige Knotenpunkte. Zugleich rückt die LSW in den Hintergrund. Typische Objekte sind, Fahrradreparaturstationen, Fahrradboxen, Ladesäulen, Car-Sharingstellplätze, Informationsterminals, E-Scooter und Leihräder Wegweisung (in Richtung Bhf, Busstation etc.

Fläche

Es ist min. 1m Abstand zu LSW zu gewährleisten. Die verfügbare Fläche muss Anschluss an die verschiedenen Verkehrsmöglichkeiten bieten und an das Strom und Datennetz angeschlossen sein.

Eigentumsverhältnis
Flächen der Stadt Hanau



Sondermodul Rastplätze

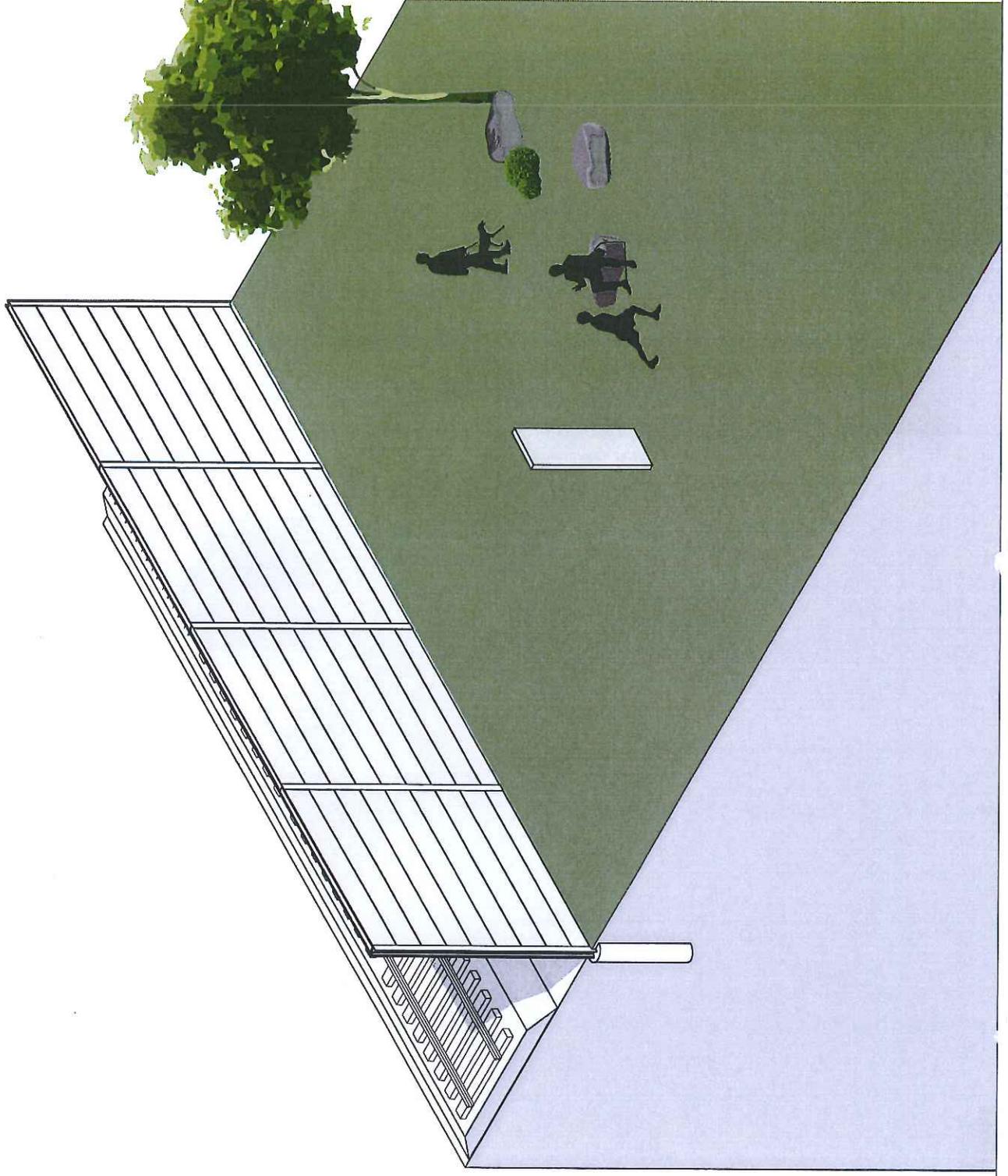
Die neue Radstrecke entlang der Bahnlinie besitzt eine neue Qualität die durch Rastplätze gefördert wird. Der Ort wird nicht zu einem Ort an der Lärmschutzwand sondern zu einem Ort an einem guten Radweg. Die Rastplätze sind durch Auswahl der Möblierung wie Bänke, Beleuchtung, Mülleimer, Informationsgeber (Wegweiser und Infostelen die Art des Untergrundes und den Anschluss an das Umfeld mit hoher gestalterischer Qualität zu realisieren.

Fläche

Es ist min. 1m Abstand zu LSW zu gewährleisten. Rastplätze können sowohl zwischen Rad und LSW als auch auf der gegenüberliegenden Seite errichtet werden.

Eigentumsverhältnis

Flächen der Stadt Hanau



Sondermodul Graffitiflächen

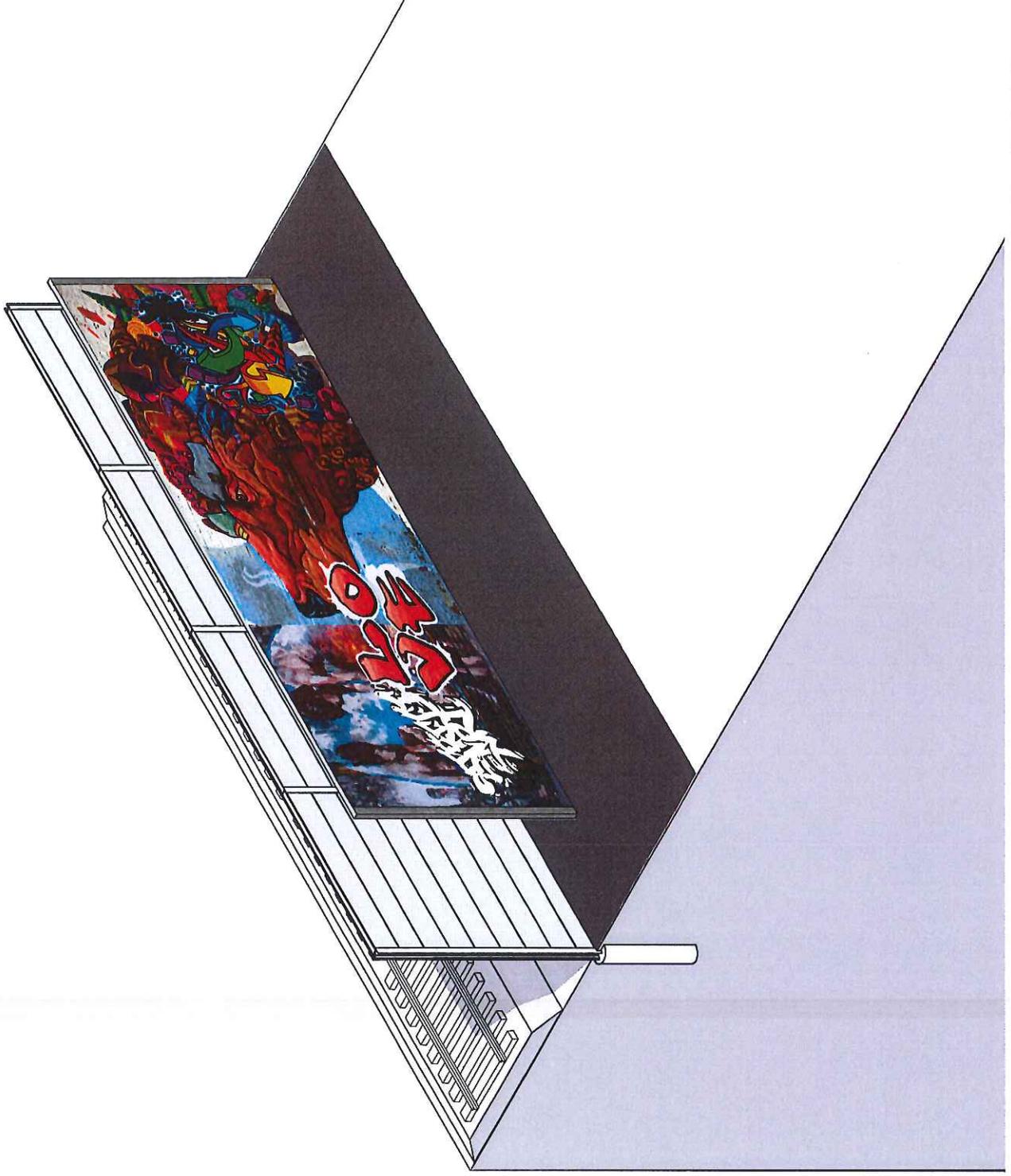
An Orten an denen die Flächen gut sichtbar sind und eine gute soziale Kontrolle möglich ist und ein lebhafter urbaner Charakter gefördert werden soll können Wandflächen zur Bemalung mit Graffiti oder Street Art Motiven errichtet werden. Im Sinne einer öffentlichen Leinwand. Die Oberfläche sollte nicht oorös und eben sein. Abhängig vom Ort kann die Fläche im Rahmen zu bestimmender Zeitrhythmen neue bespielt werden (ausgewählte Künstler oder in Workshops mit der Zielgruppe). Alternativ ist die Fläche frei verfügbar und jederzeit von Künstlern zu bespielen.

Fläche

Es ist min. 1m Abstand zu LSW zu gewährleisten.
Es muss ausreichen frei Fläche verfügbar sein. Das während der Arbeiten keine Wege behindert werden.
Abhängig von der freien Fläche ist die Wandhöhe.
Die Mindesthöhe beträgt 2m

Eigentumsverhältnis

Flächen der Stadt Hanau



STADT HANAU LÄRMSCHUTZ UND AKZEPTANZ

Module und Transparenz entlang der LSW

20.08.21

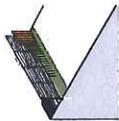
Module



A Begrünung



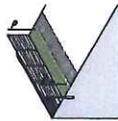
B Rankhilfe



C Lamellen



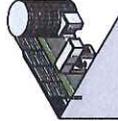
D Grünanlage



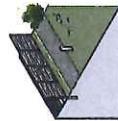
E Beleuchtung



Sondermodul Graffiti



Sondermodul Mobilitätspunkt



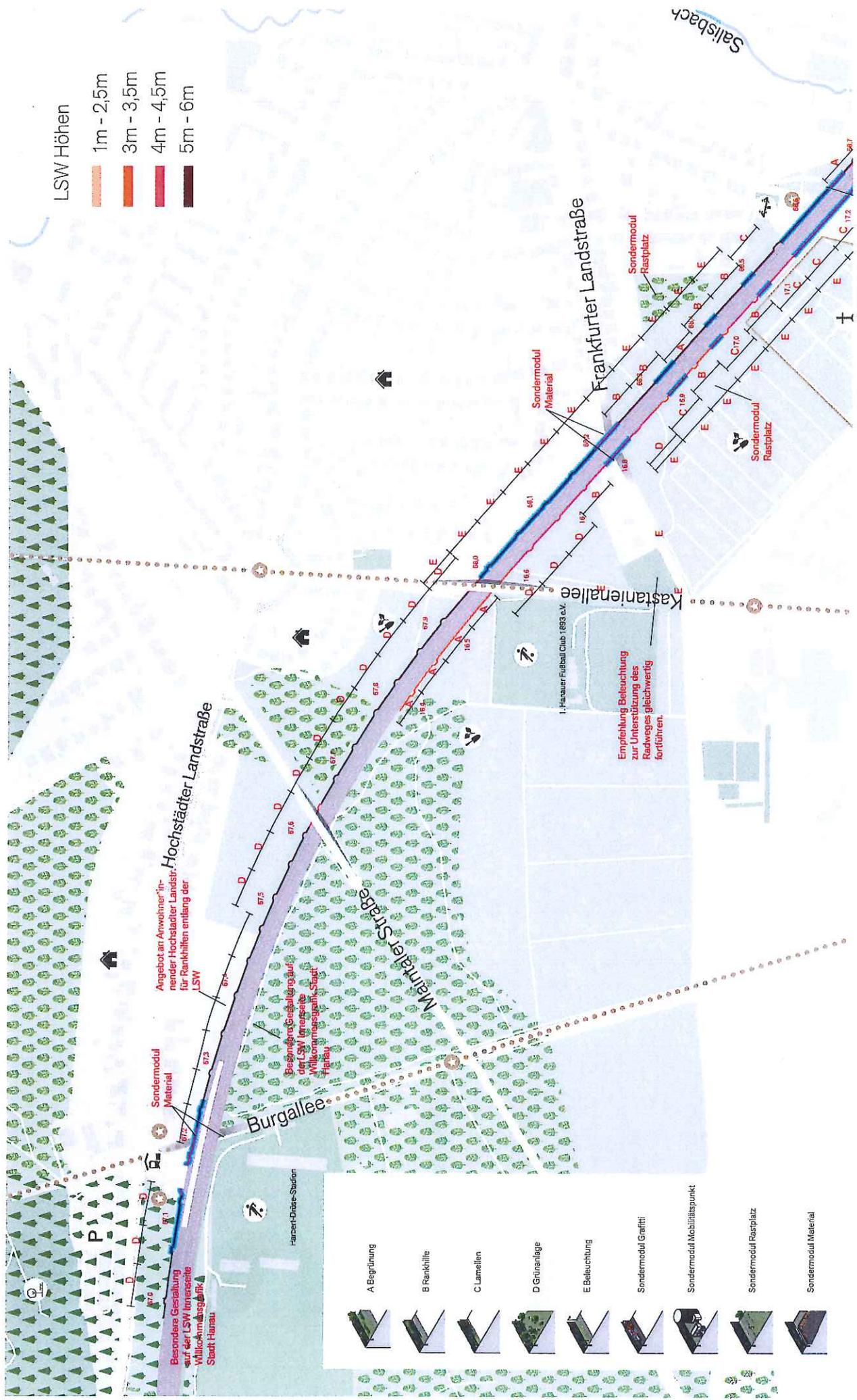
Sondermodul Rastplatz



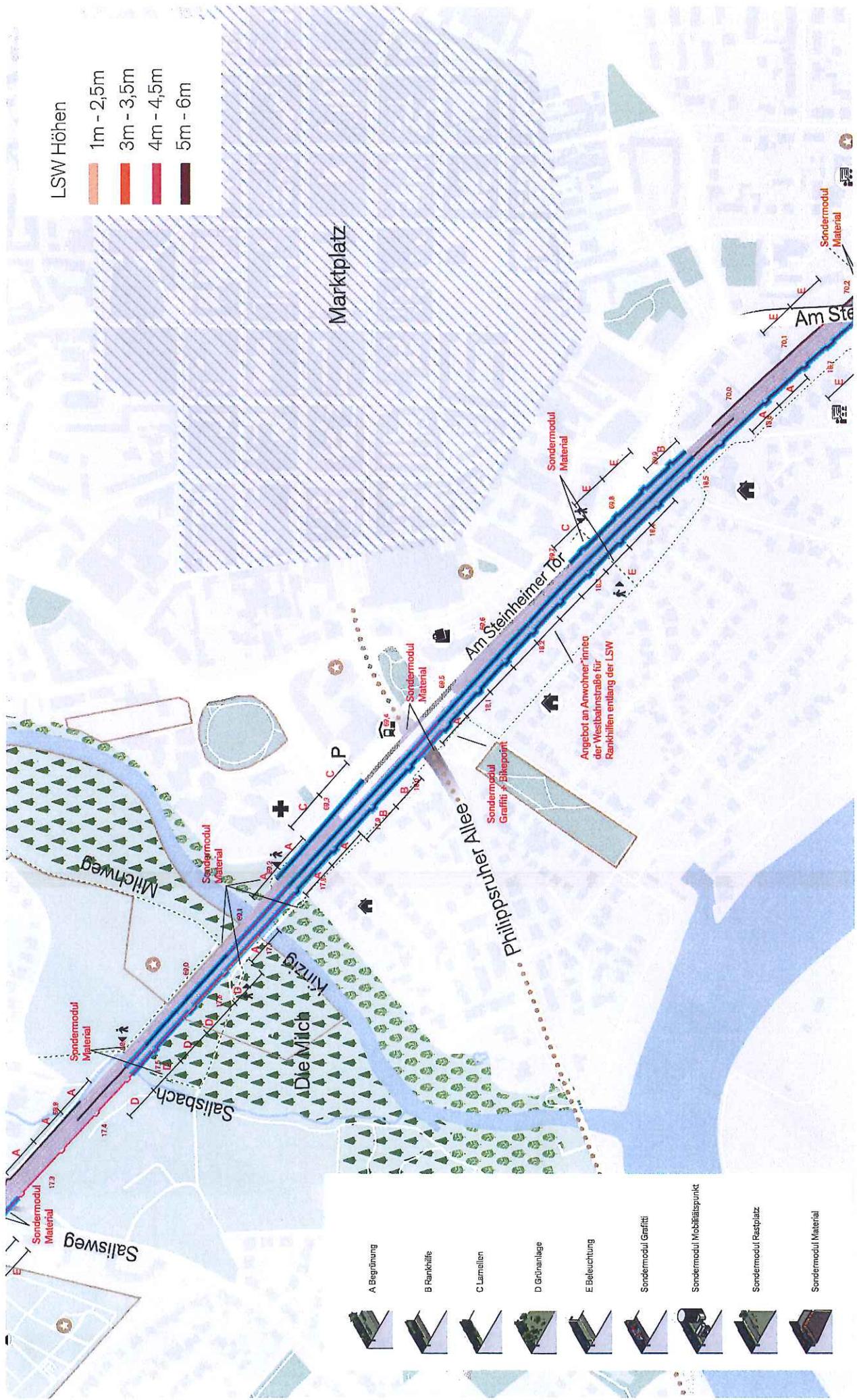
Sondermodul Material

Beschreibung der Module siehe Erläuterungsbericht.

Module entlang der LSW



Module entlang der LSW

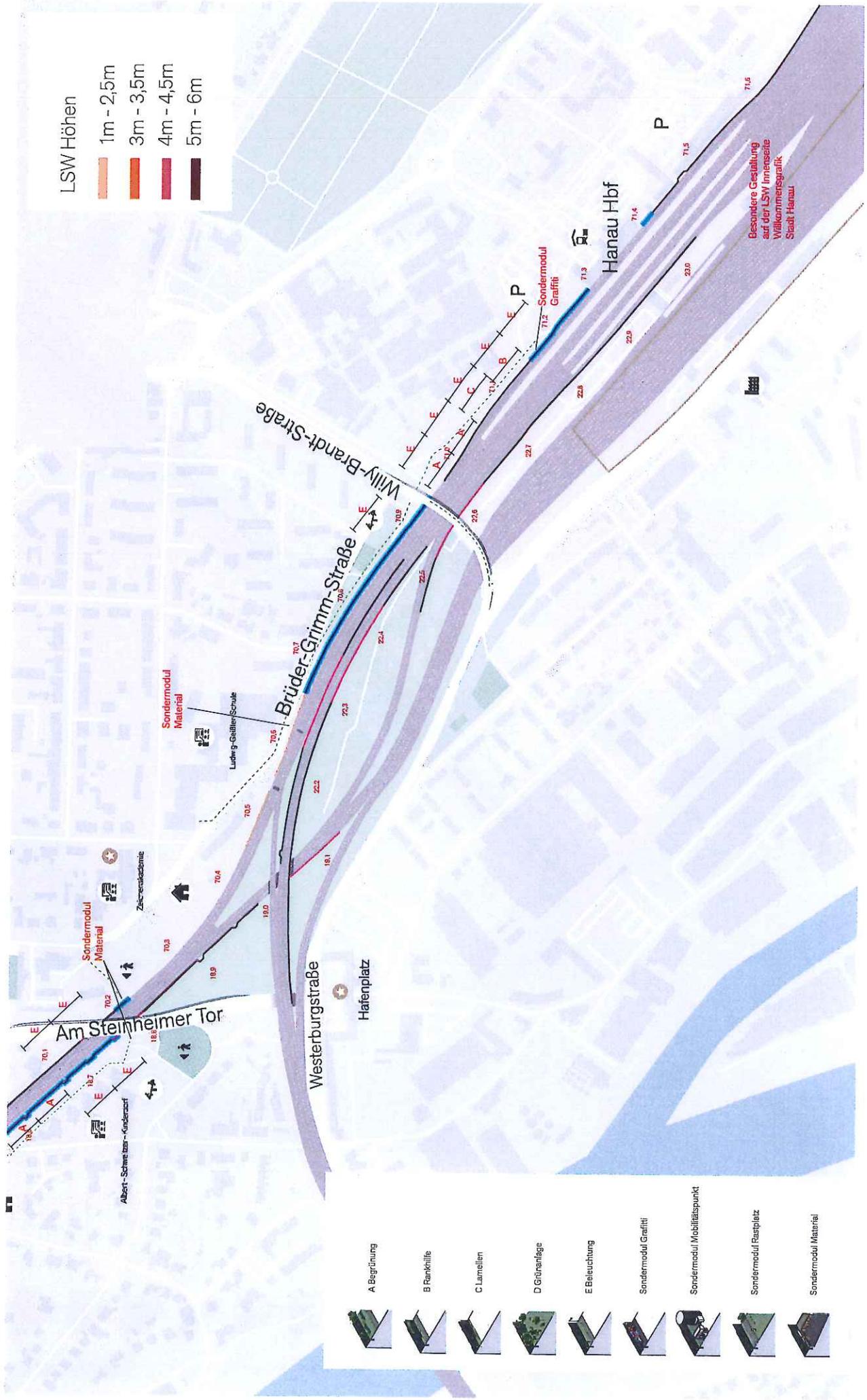


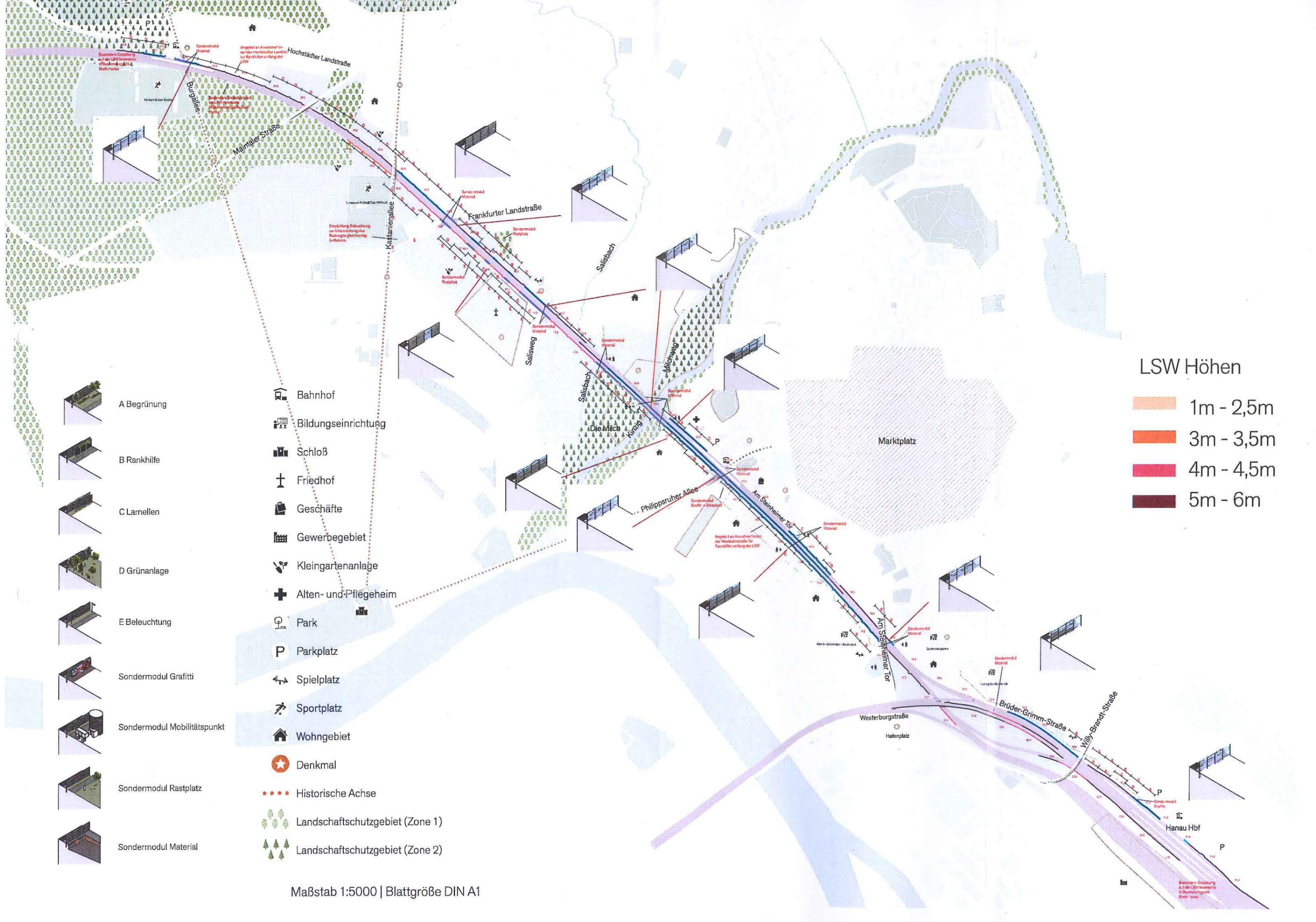
LSW Höhen

1m - 2,5m
3m - 3,5m
4m - 4,5m
5m - 6m

	A Begrünung
	B Rankhilfe
	C Lamellen
	D Grünanlage
	E Beleuchtung
	Sondermodul Graffiti
	Sondermodul Mobilitätspunkt
	Sondermodul Rasplatz
	Sondermodul Material

Module entlang der LSW





- | | | | |
|--|-----------------------------|--|---------------------------------|
| | A Begrünung | | Bahnhof |
| | B Rankhilfe | | Bildungseinrichtung |
| | C Lamellen | | Schloß |
| | D Grünanlage | | Friedhof |
| | E Beleuchtung | | Geschäfte |
| | Sondermodul Graffiti | | Gewerbegebiet |
| | Sondermodul Mobilitätspunkt | | Kleingartenanlage |
| | Sondermodul Rastplatz | | Alten- und Pflegeheim |
| | Sondermodul Material | | Park |
| | | | Parkplatz |
| | | | Spielplatz |
| | | | Sportplatz |
| | | | Wohngebiet |
| | | | Denkmal |
| | | | Historische Achse |
| | | | Landschaftschutzgebiet (Zone 1) |
| | | | Landschaftschutzgebiet (Zone 2) |

Maßstab 1:5000 | Blattgröße DIN A1

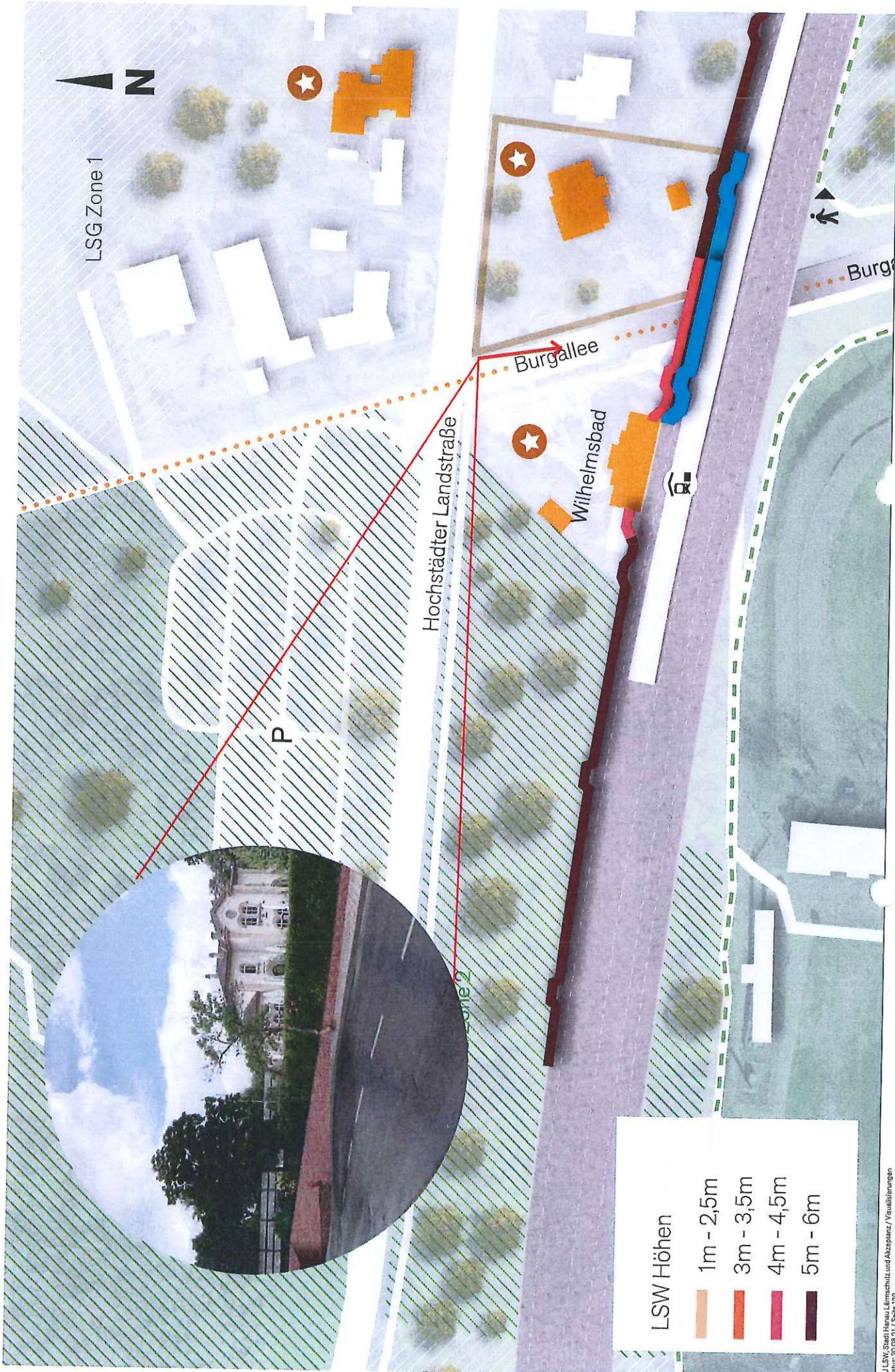
STADT HANAU LÄRMSCHUTZ UND AKZEPTANZ

VISUALISIERUNG

- Wilhelmsbad
- Die Milch
- Hanau West
- Brüder - Grimm - Fahrradweg
- Frankfurter Landstraße - Salisweg

20.08.21

Wilhelmsbad - Burgallee



LSW Höhen

1m - 2,5m
3m - 3,5m
4m - 4,5m
5m - 6m

U/LSW, Str., Hrbau, Lärmchutz und Akzeptanz / Visualisierungen
 Status: 2022 / Seite 122

Wilhelmsbad - Burgallee



Ist - Zustand

Wilhelmsbad - Burgallee



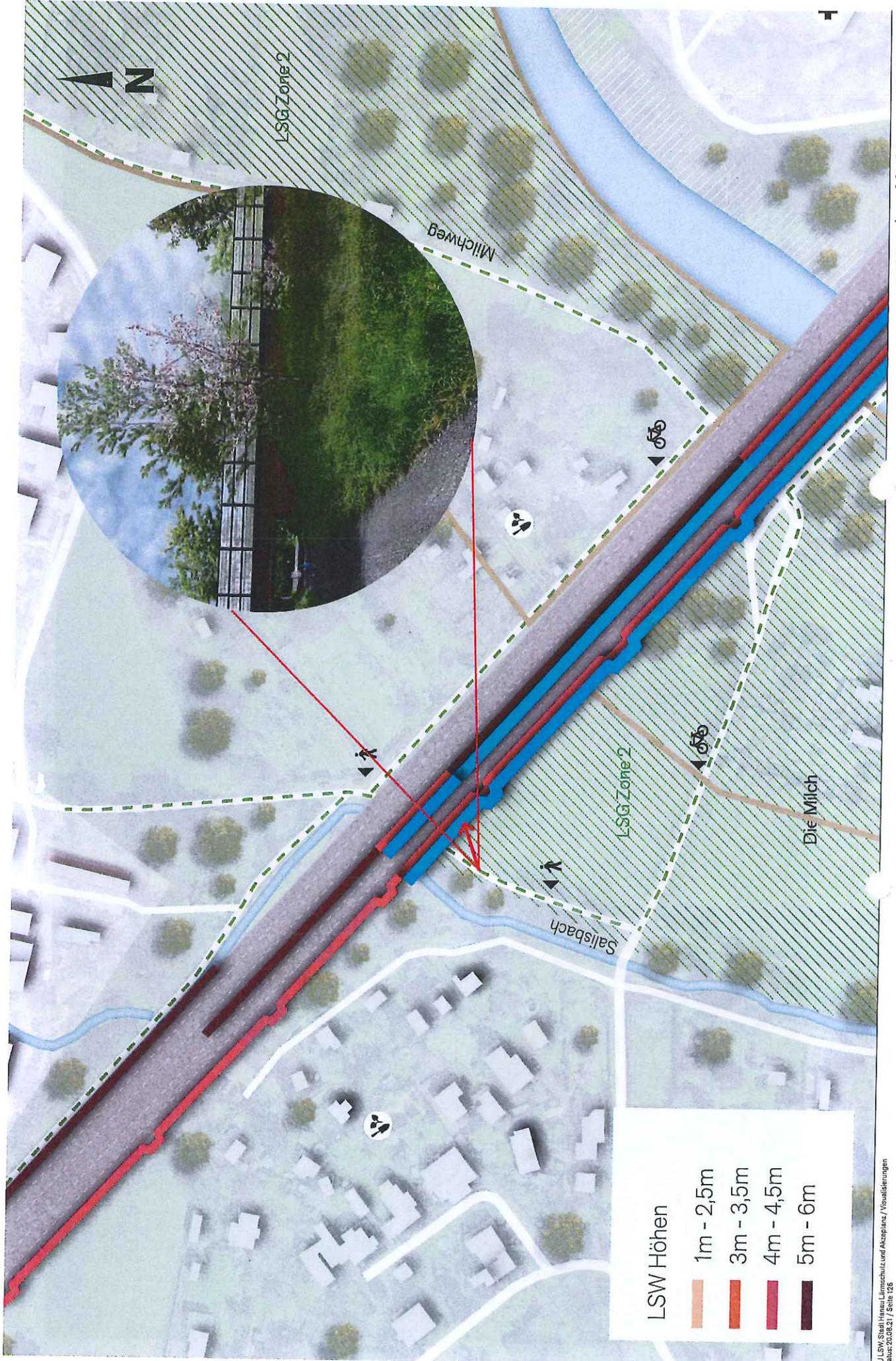
DB- Standart

Wilhelmsbad - Burgallee

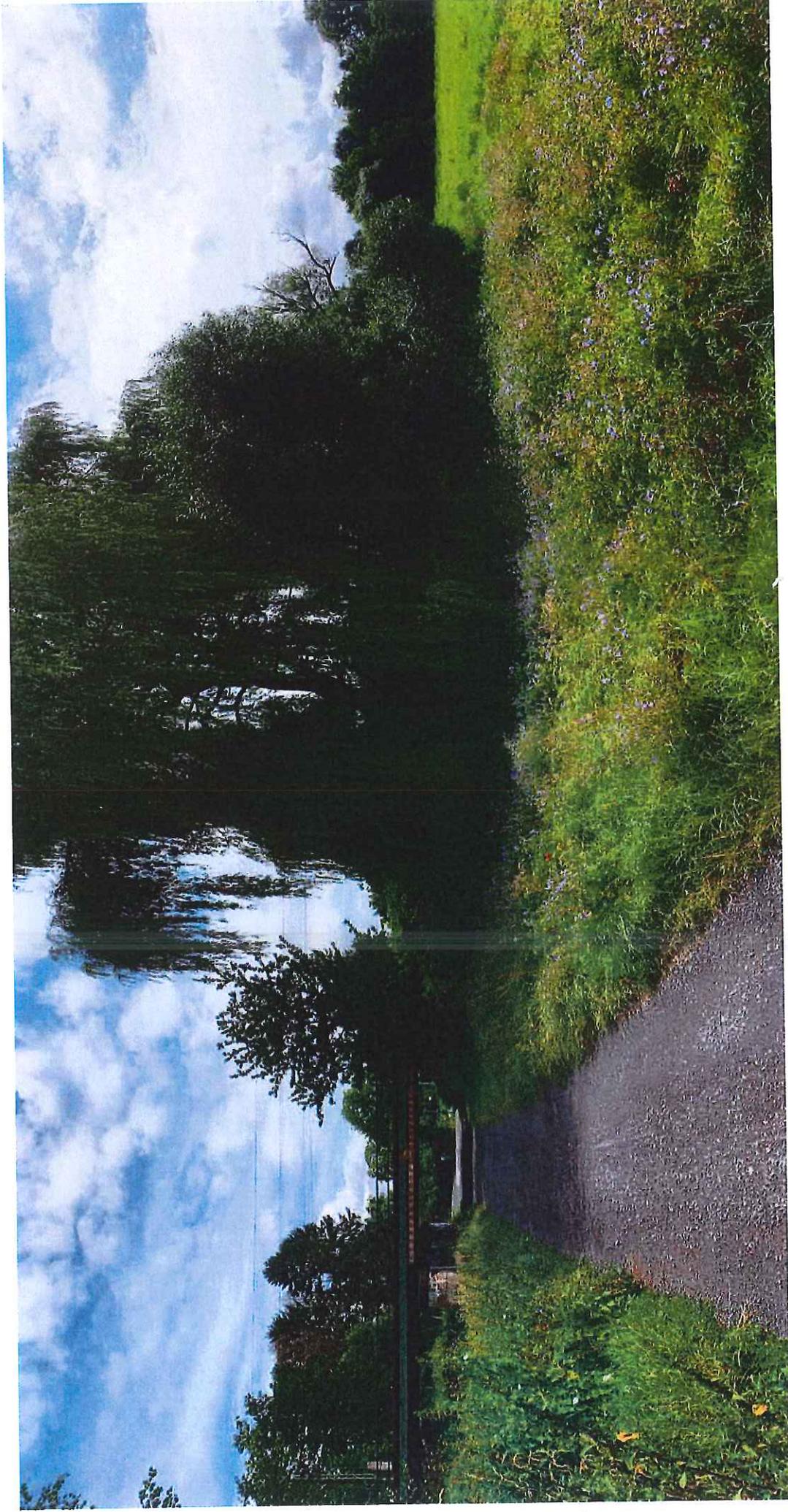


Anwendung Module

Die Milch

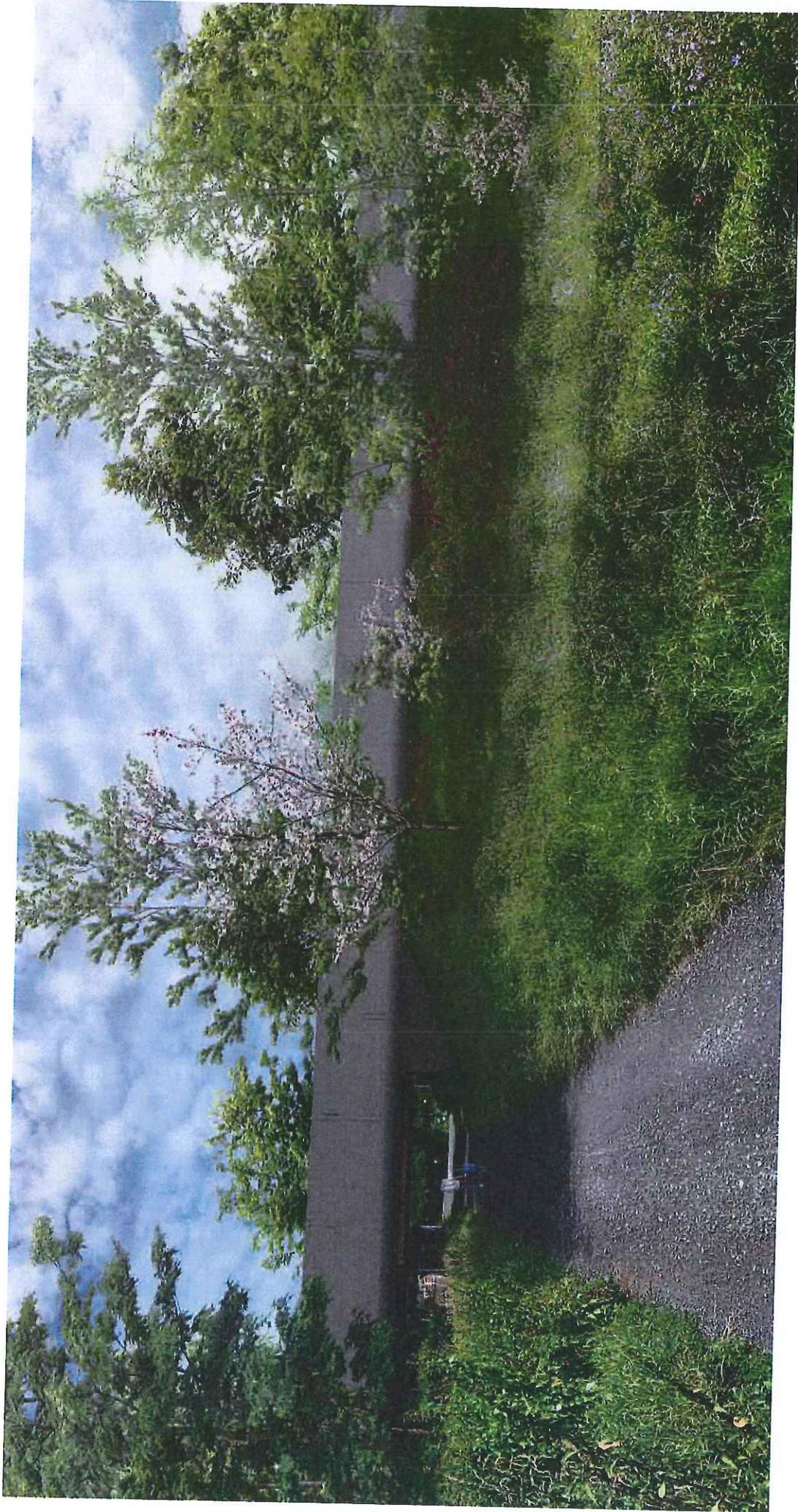


Die Milch



Ist - Zustand

Die Milch



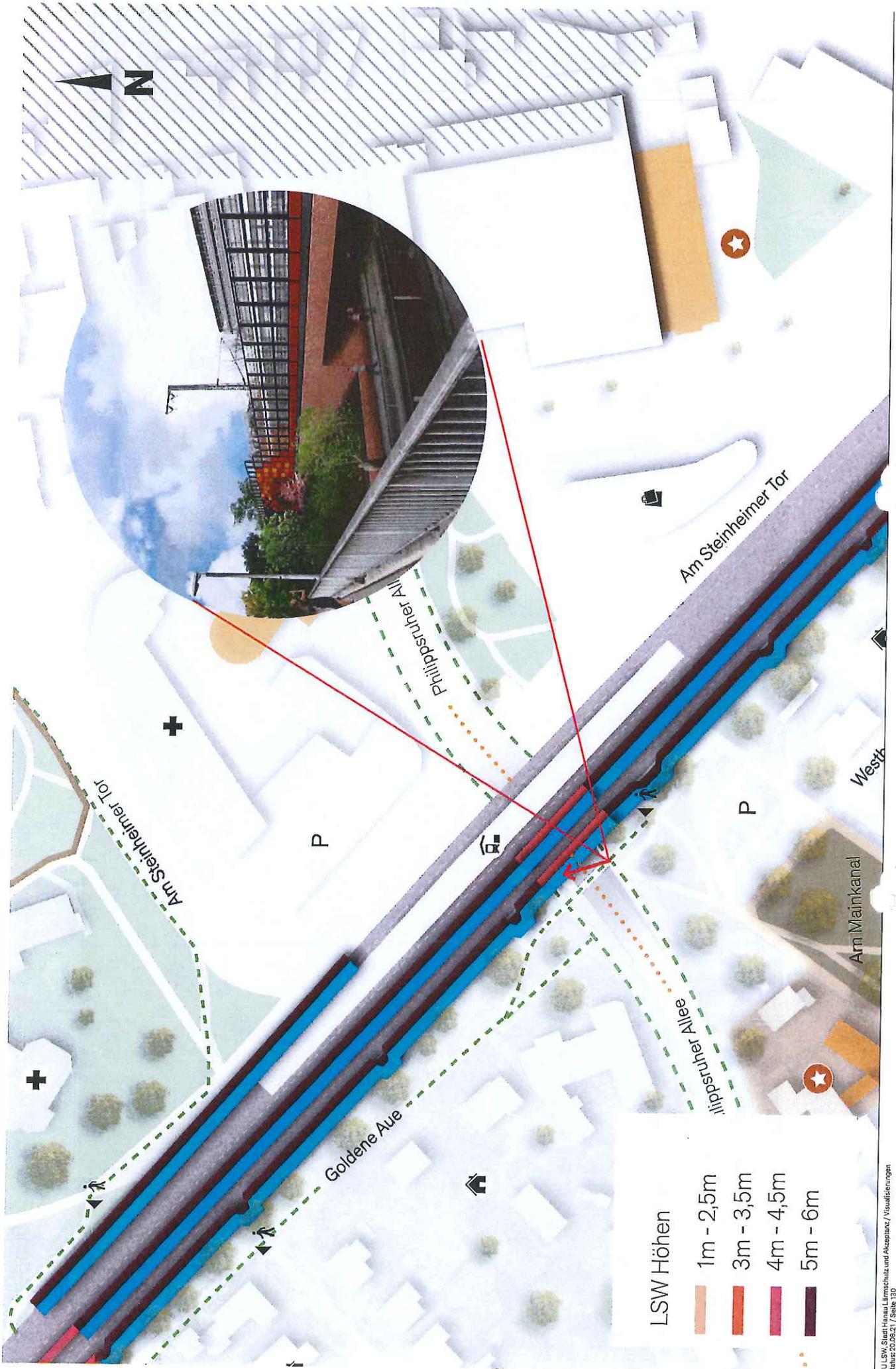
DB- Standard

Die Milch



Anwendung Module

Hanau West



LSW Höhen

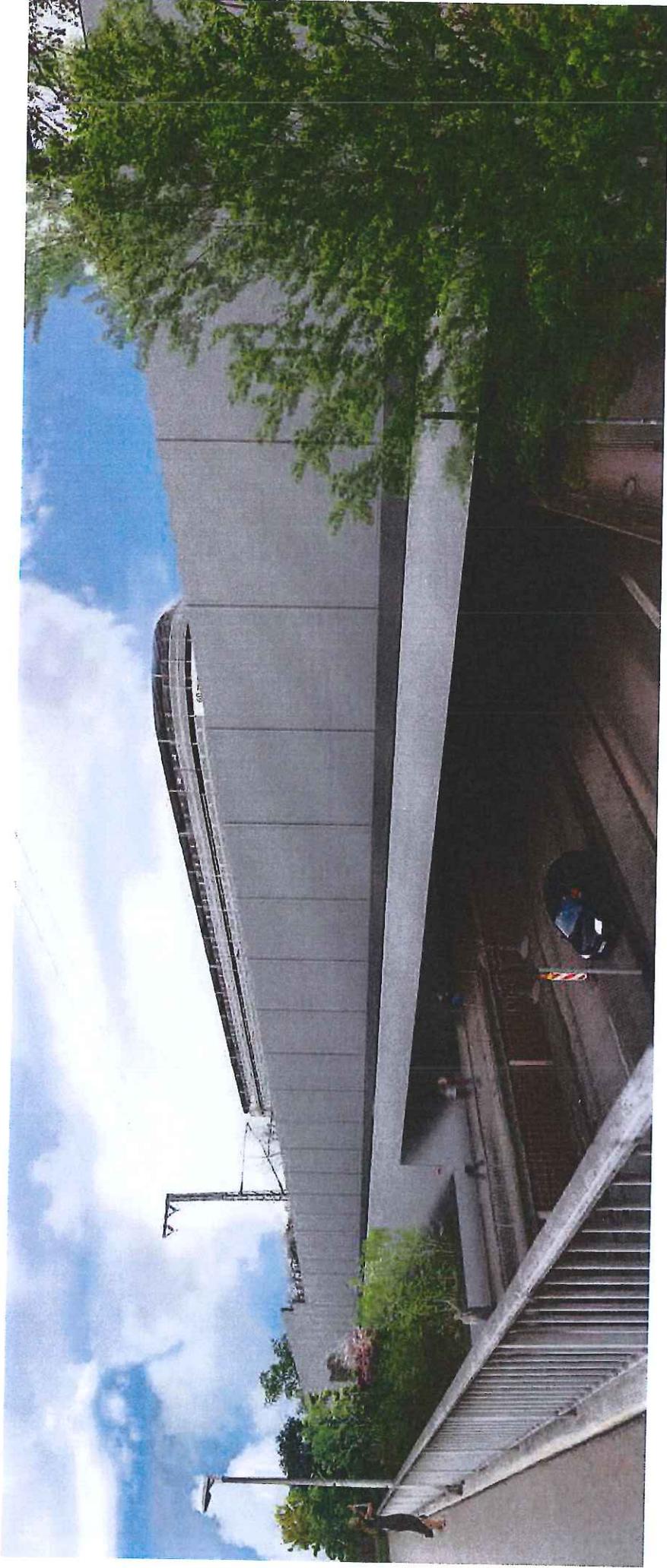
- 1m - 2,5m
- 3m - 3,5m
- 4m - 4,5m
- 5m - 6m

Hanau West



Ist - Zustand

Hanau West



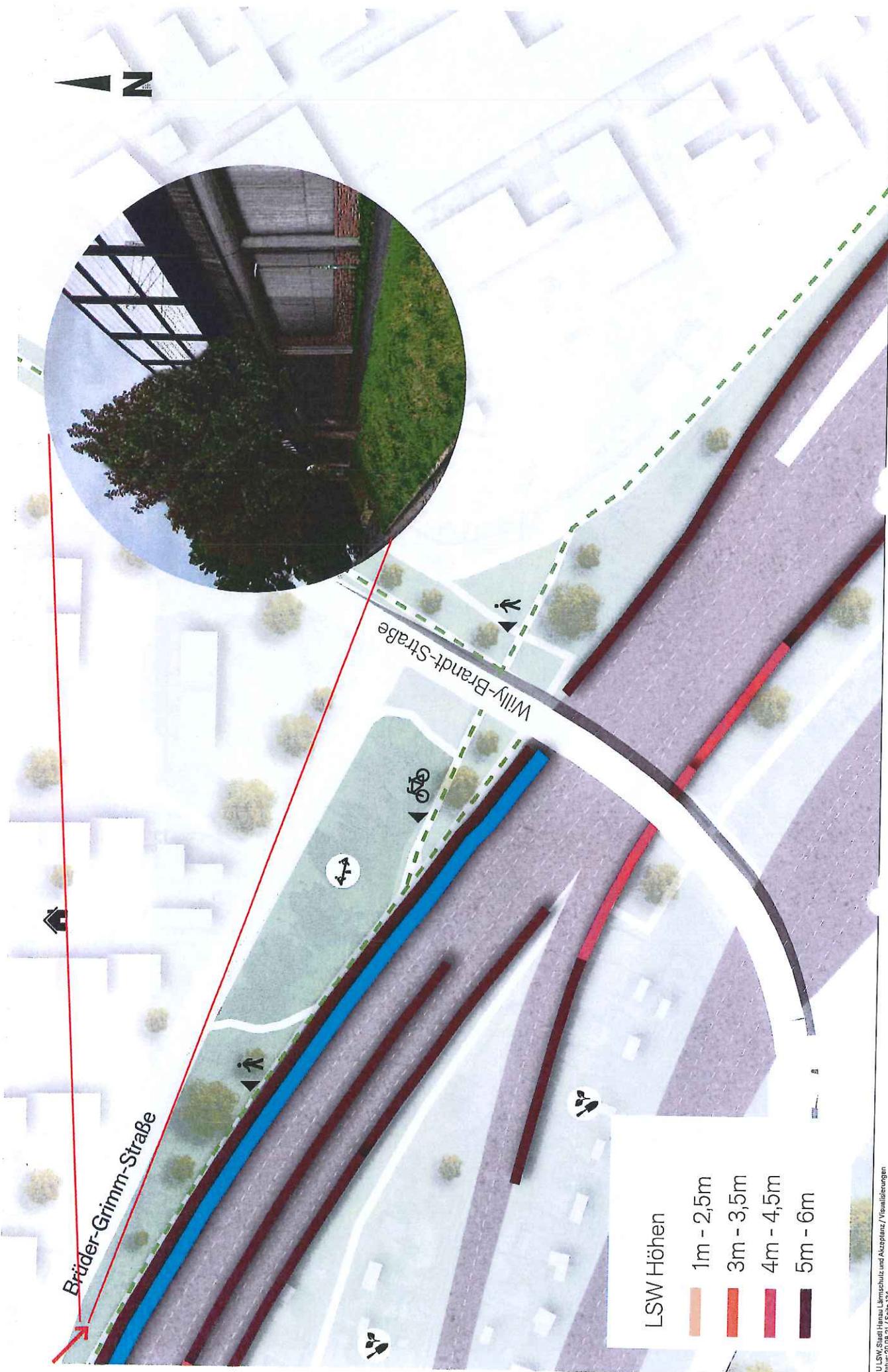
DB- Standard

Hanau West



Anwendung Module

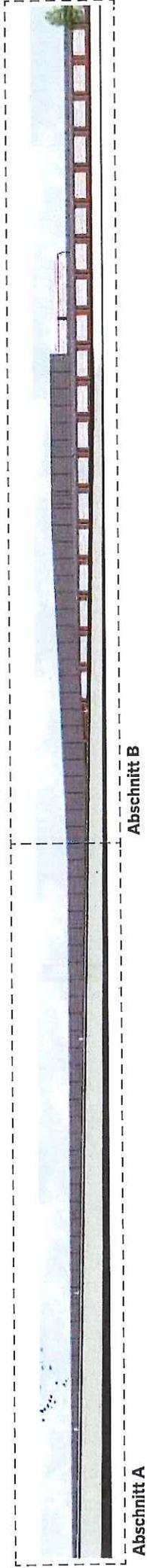
Brüder - Grimm - Fahrradweg



LSW Höhen

	1m - 2,5m
	3m - 3,5m
	4m - 4,5m
	5m - 6m

Brüder - Grimm - Fahrradweg

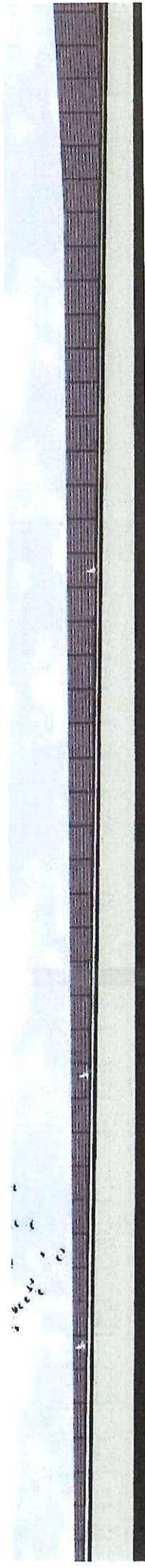


Abschnitt A

Abschnitt B

←- Brücke - Willy - Brandt - Straße LSW Höhe: 6m

Fahrradweg liegt höher

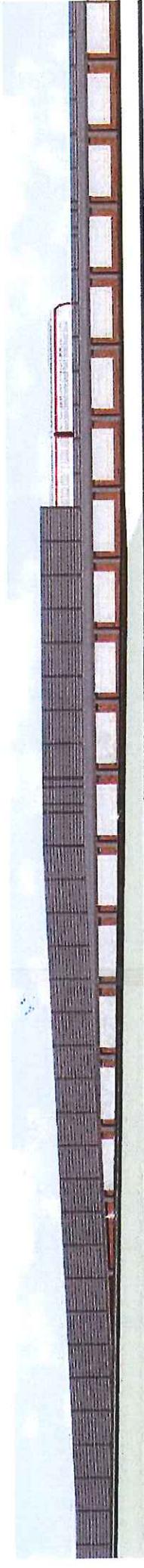


Abschnitt A

LSW Höhe: 6m

Fahrradweg liegt tiefer

Bauwerk Höhe: ca. 7m

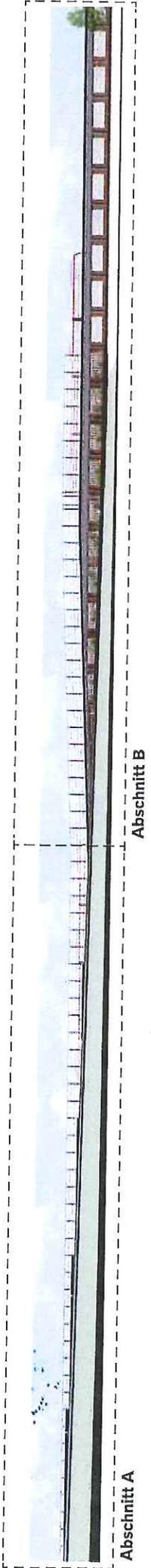


Abschnitt B

Brüder - Grimm - Schule ->

Wandabwicklung DB - Standard

Brüder - Grimm - Fahrradweg

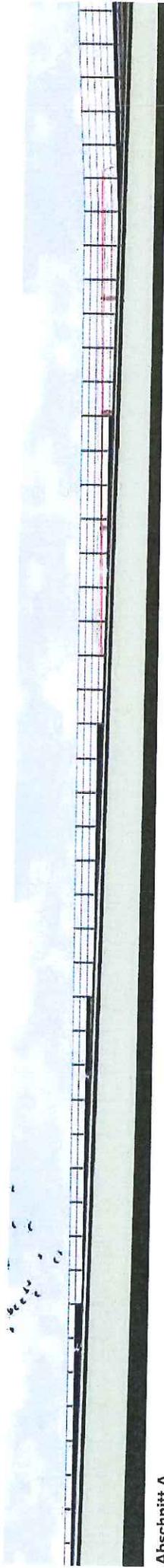


Abschnitt A

Abschnitt B

<- Brüder - Willy - Brandt - Straße LSW Höhe: 6m

Fahrradweg liegt höher



Abschnitt A

LSW Höhe: 6m

Fahrradweg liegt tiefer

Bauwerk Höhe: ca. 7m



Abschnitt B

Brüder - Grimm - Schule ->

Wandabwicklung Anwendung Module

Brüder - Grimm- Fahrradweg



Ist - Zustand

Brüder - Grimm- Fahrradweg



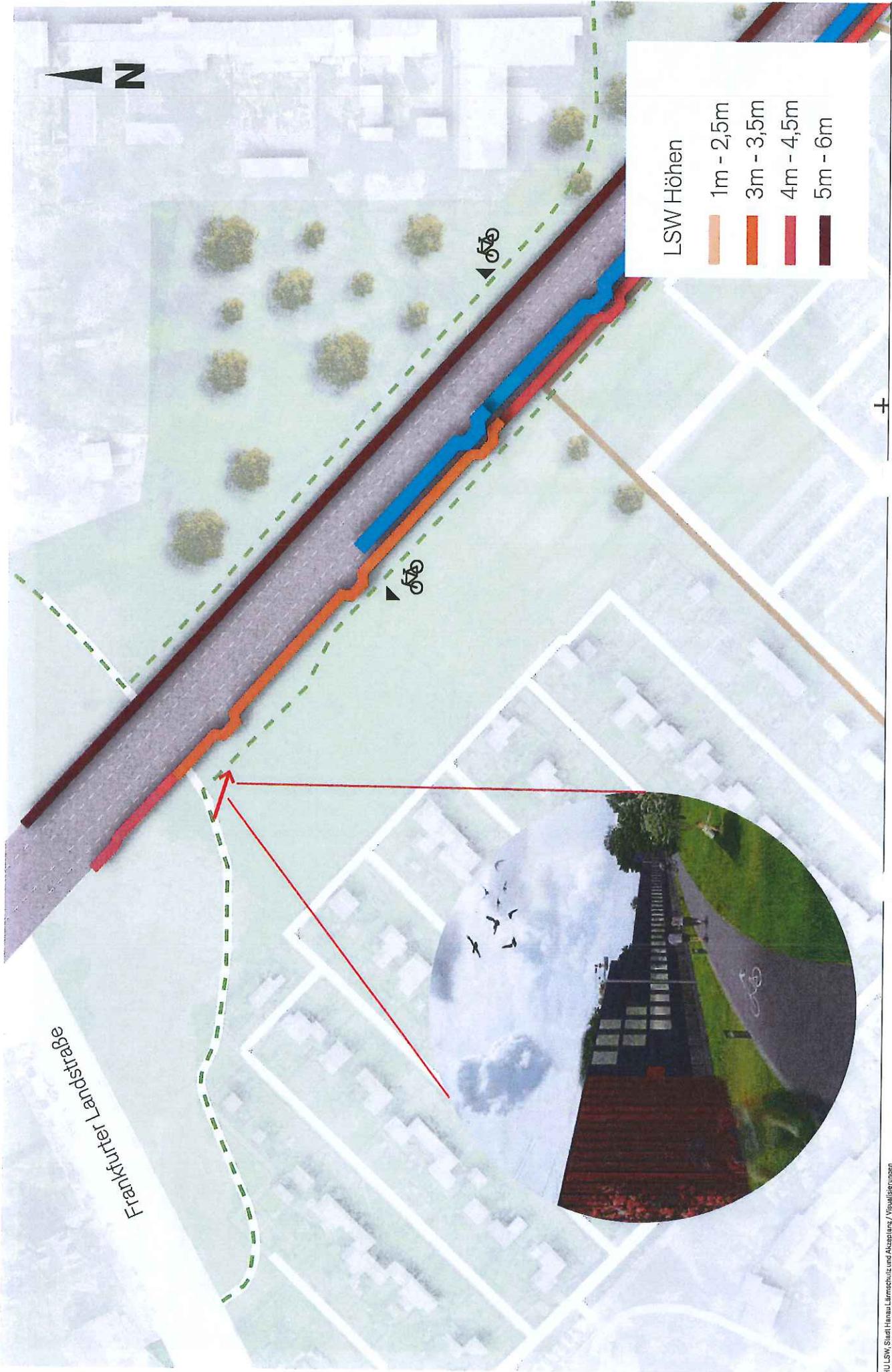
DB- Standard

Brüder - Grimm - Fahrradweg



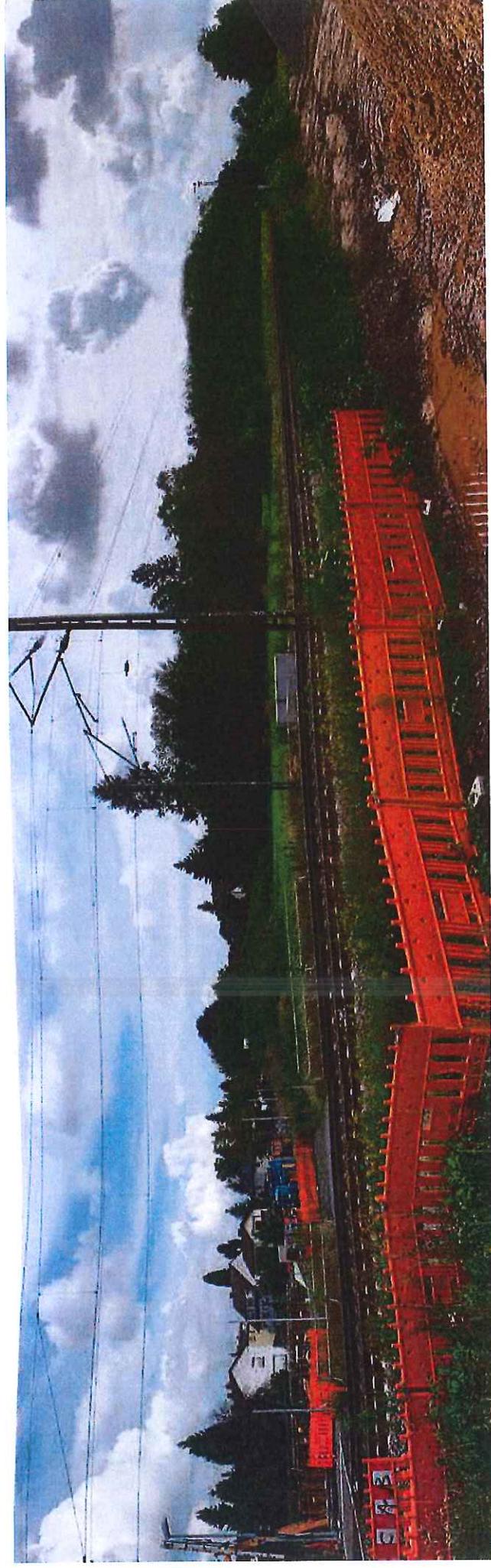
Anwendung Module

Frankfurter Landstraße - Salisweg



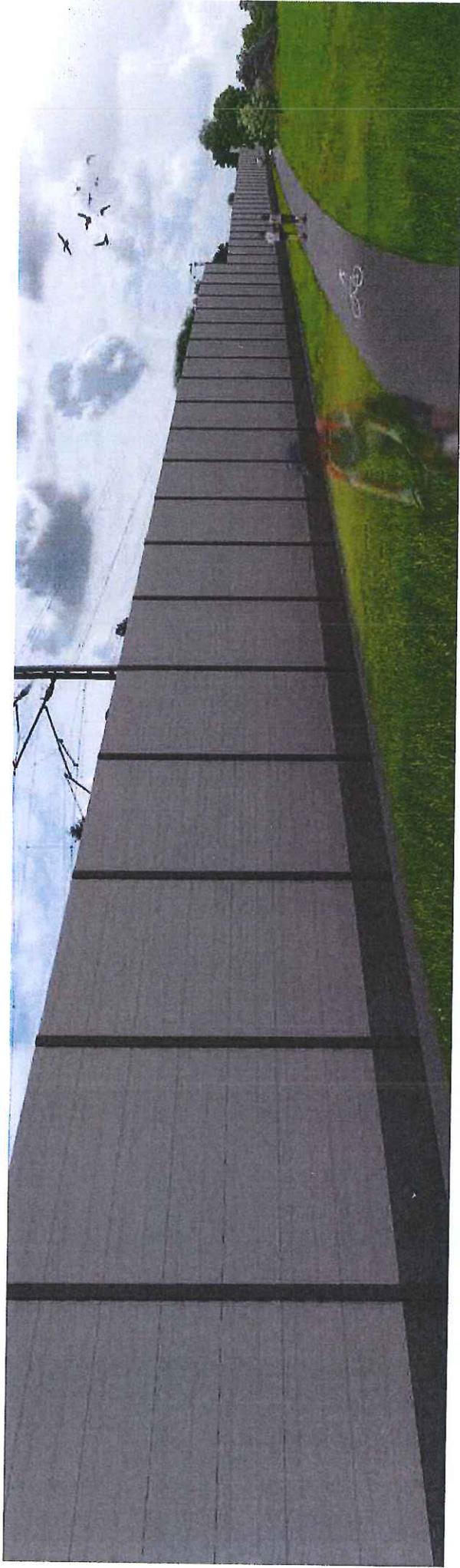


Frankfurter Landstraße - Salisweg



Ist - Zustand

Frankfurter Landstraße - Salisweg



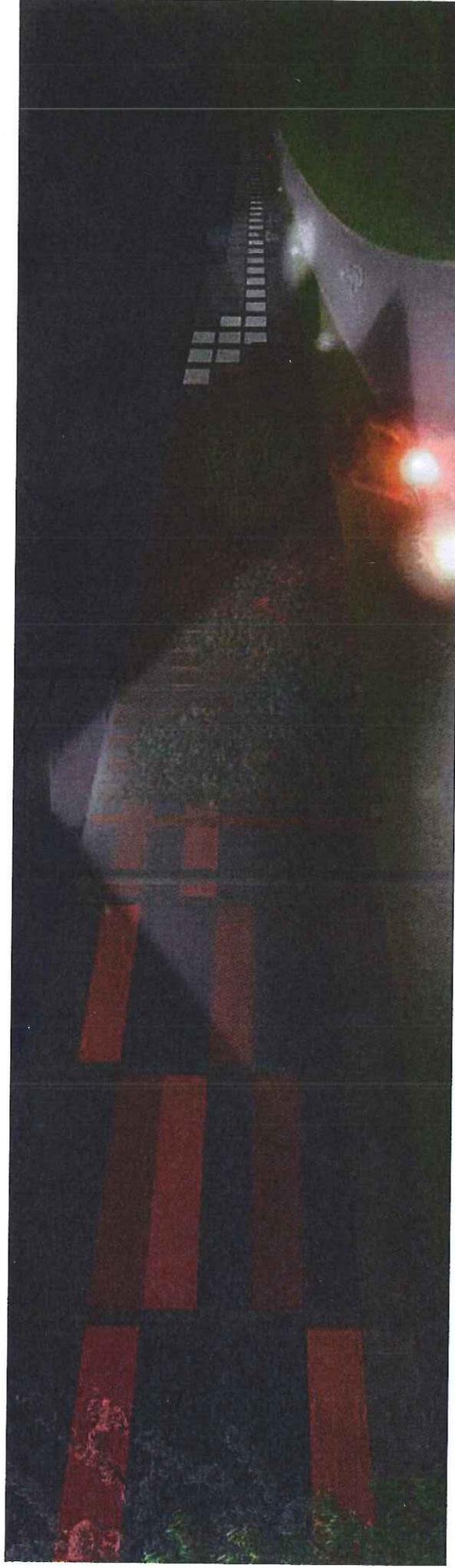
DB- Standard

Frankfurter Landstraße - Salisweg



Anwendung Module

Frankfurter Landstraße - Salisweg



Anwendung Module Nacht