

Bericht der Vorbereitenden Untersuchungen
gem. §§165 Abs. 4 Satz 2 i.V.m. § 141 Abs.
3 Satz 1 BauGB (VU) zur Durchführung ei-
ner Städtebaulichen Entwicklungsmaß-
nahme für das Untersuchungsgebiet

“nordöstlich des Hauptbahnhofs“

in Hanau

Anlage 1 zur Vorlage – FB7.1/12574/2024

Stand:
25.07.2024

Auftraggeber



Magistrat der Stadt Hanau
Postfach 1852
63408 Hanau

Bearbeitung



Terramag GmbH
Westbahnhofstraße 36
63450 Hanau

Telefon: 06181-428999-0
Telefax: 06181-428999-60
E-Mail: info@terramag.de
Internet: www.terramag.de

Bearbeitet von: Thomas Müller, Ronald Klein-Knott, Franz Sohn, Corinna Wagner,
Carolin Ahrens



planquadrat Elfers Geskes Krämer PartG mbB
Platz der Deutschen Einheit 21
64293 Darmstadt

Telefon: 06151-81969-0
Telefax: 06151-81969-99
E-Mail: architekten@planquadrat.com
Internet: www.planquadrat.com

Bearbeitet von: Claudia Becker, Philipp Morell

Stadt Hanau

Vorbereitende Untersuchungen für das Entwicklungsgebiet „nordöstlich des Hauptbahnhofs“

Inhaltsangabe

0. Zusammenfassung der Ergebnisse der Vorbereitenden Untersuchungen „nordöstlich des Hauptbahnhofs“	6
1. Aufgabenstellung	8
1.1 Auftrag / Anlass der Untersuchung	8
1.2 Untersuchungsverfahren und Untersuchungsziele	9
1.3 Abgrenzung des Untersuchungsgebiets	11
1.4 Historische Entwicklung Hauptbahnhof Hanau	11
1.5 Bedeutung des Untersuchungsgebiets für die Stadtentwicklung in Hanau	13
1.6 Akteure im Untersuchungsgebiet	14
1.7 Bevölkerungsstruktur	16
2. Rahmenbedingungen des Untersuchungsgebiets	19
2.1 Lage und Anbindung	19
2.2 Umwelt: Klima, Altlasten, Seveso, Immissionen	20
2.3 Planungsrechtlicher Status	24
2.4 Übergeordnete Verkehrsplanung	26
2.5 Quartiersbezogene Entwicklungsziele im gesamtstädtischen Kontext	26
3. Bestandsaufnahme	28
3.1 Nutzungen, Flächen, Gebäude und Zustand	28
3.2 Fotodokumentation	37
3.3 Eigentumsverhältnisse	46
3.4 Denkmalschutz	49
3.5 Verkehr und Mobilität	51
3.6 Ver- und Entsorgung (technische Infrastruktur)	56
3.7 Nahversorgung, Handel und Dienstleistungen	57
3.8 Vorhandene Planungen im Untersuchungsgebiet	58
4. Städtebauliche Mängel und Konflikte	60
4.1 Substanzielle Mängel	60
4.2 Funktionale Mängel	60
4.3 Gestalterische Mängel	61
4.4 SWOT - Analyse	62

5. Handlungskonzept	67
5.1 Städtebauliche Leitlinien und Ziele des Strukturkonzepts	67
6. Strukturkonzept und Maßnahmen zur städtebaulichen Neuordnung	69
6.1 Betrachtung von zwei Szenarien für die Entwicklung am Hauptbahnhof	69
6.2 Städtebauliches Strukturkonzept.....	70
6.3 Maßnahmen zur Umsetzung des Strukturkonzepts	77
7. Vorläufige Kosten und Finanzierungsübersicht	93
7.1 Kosten- und Finanzierungsplanungen	93
8. Dialog und Mitwirkung	96
8.1 Dialog und Mitwirkung	96
8.2 Prozess der Beteiligung der Betroffenen nach § 169 BauGB	96
8.3 Prozessbegleitende Beteiligungsformate für die Betroffenen im Untersuchungsgebiet	98
8.4 Fazit	103
9. Beurteilung einer Städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme für den Untersuchungsbereich	105
9.1 Anzuwendende Kriterien des § 165 BauGB	105
9.2 Prüfung der Allgemeinen Voraussetzungen für die Anwendung einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme für das Gesamtgebiet.....	105
9.3 Prüfung der materiell – rechtlichen Voraussetzungen für die Anwendung einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme.....	107
9.4 Zusammenfassende Empfehlungen	110
10. Umsetzungsstrategie	111
10.1 Entwicklungsbereich E1.....	112
10.2 Entwicklungsbereich E2.....	112
10.3 Entwicklungsbereich E3.....	115
10.4 Entwicklungsbereich E4.....	116
Quellenverzeichnis	117

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1 Zeitplan - Vorbereitende Untersuchung	10
Abb. 2 Lage und Abgrenzung Untersuchungsgebiet	11
Abb. 3 Historische Karte von 1859	12
Abb. 4 Preußische Landesaufnahme von 1906	12
Abb. 5 Historische Bahnhofsgebäude Hanau Hbf (ehem. Hanau-Ost).....	13
Abb. 6 Lage und Abgrenzung des Untersuchungsgebiets.....	19
Abb. 7 Einschränkungen in der Flächenentwicklung.....	20
Abb. 8 Abstände zu Betrieben mit Störfallrisiken (2019, Gutachterliche Stellungnahme TÜV NORD) .	22
Abb. 9 Ergebnis aus dem Geruchsgutachten zur Planung Pioneer-Kaserne Immissionsquelle: Fa. Goodyear Dunlop Tires Germany GmbH (2014)	23
Abb. 10 Auszug aus dem Regionalen Flächennutzungsplan (2010)	24
Abb. 11 Übersicht Bebauungspläne im Untersuchungsgebiet	25
Abb. 12 Planung Nordmainische S-Bahn (Quelle:2019 DB Deutsche Bahn).....	26
Abb. 13 Verbindung Hauptbahnhof - Stadtmitte	27
Abb. 14 Pendler/innenbewegung (2018).....	27
Abb. 15 Flächennutzung in der Umgebung	28
Abb. 16 Flächennutzung im Untersuchungsgebiet	29
Abb. 17 Gebäudenutzung im Untersuchungsgebiet	29
Abb. 18 Übersichtskarte Fotodokumentation	30
Abb. 19 Ergebnis Ortsbegehung öffentlicher Raum (Ausgangssituation zu Beginn der VU im Jahr 2019)	31
Abb. 20 Ortsbegehung Zustand der unbebauten Grundstücksflächen (Ausgangssituation zu Beginn der VU im Jahr 2019)	32
Abb. 21 Ortsbegehung Gebäudezustand (Ausgangssituation zu Beginn der VU im Jahr 2019).....	33
Abb. 22 Diagramm - Gesamtbewertung Gebäudezustand (Ausgangssituation zu Beginn der VU im Jahr 2019).....	34
Abb. 23 Diagramm - Bewertung Gebäudezustand Gewerbe (Ausgangssituation zu Beginn der VU im Jahr 2019)	35
Abb. 24 Diagramm - Bewertung Gebäudezustand Wohnen (Ausgangssituation zu Beginn der VU im Jahr 2019)	36
Abb. 25 Übersichtskarte Fotodokumentation	37
Abb. 26 Diagramm – Anteil der Flächen nach Eigentümer/innen (Ausgangssituation zu Beginn der VU im Jahr 2019).....	46
Abb. 27 Eigentümerstruktur im direkten Hauptbahnhofumfeld (Stand: 2019)	47
Abb. 28 Betriebsgelände HIS/HSB (rot umrandet) (Stand: 2019).....	47
Abb. 29 Übersicht Eigentümer und Nutzungsstruktur kleinteiliges Gewerbe „Alter Auheimer Weg“ (Stand: 2019).....	48
Abb. 30 Rütgers Gelände (gelb) (Stand: 2019)	48
Abb. 31 Übersicht Denkmalschutz	49
Abb. 32 Denkmalschutz auf dem Rütgers-Areal.....	50
Abb. 33 Innere und äußere Erschließung für den Motorisierten Verkehr	51
Abb. 34 Radroutenplan Hanau, bearbeitet vom Magistrat der Stadt Hanau – Fachbereich Grundstücke & Logistik, Abteilung: Repro-Center HVE Hanau Verkehr und Entsorgung, Eigenbetrieb der Stadt Hanau (September 2015).....	52
Abb. 35 Dokumentation der Mängel und Konflikte im Bereich der Güterbahnhofstraße.....	52
Abb. 36 Dokumentation der Mängel im Bereich der Fußwege und Fahrradabstellanlagen am Hauptbahnhof	53
Abb. 37 Liniennetzplan Hanauer Straßenbahn GmbH (2020)	54
Abb. 38 Parkplatzauslastung am Hauptbahnhof (Quelle: 2017 StadtLandBahn S.10)	55
Abb. 39 E-Ladestation für PKW am Vorplatz des Hauptbahnhofs.....	56
Abb. 40 Versorgungsanschluss Gas für Hauptbahnhof auf ehemaligen Grundstück Aurelis	56
Abb. 41 Netzinformation im Umfeld um den Hauptbahnhof zu Strom, Gas, Wasser, etc. (Hanau Netz GmbH, 2020)	57
Abb. 42 Verortung Dienstleistungen (Stand: 2019)	57
Abb. 43 Städtebaulicher Rahmenplan (Quelle: 2017 StadtLandBahn)	59
Abb. 44 Stärken im Untersuchungsgebiet (s. vergrößerte Darstellung i. d. Anlagen).....	63

Abb. 45 Schwächen im Untersuchungsgebiet (s. vergrößerte Darstellung i. d. Anlagen).....	64
Abb. 46 Chancen im Untersuchungsgebiet (s. vergrößerte Darstellung i. d. Anlagen).....	65
Abb. 47 Risiken im Untersuchungsgebiet (s. vergrößerte Darstellung i. d. Anlagen).....	66
Abb. 48 Schematische Darstellung von zwei Entwicklungsszenarien	69
Abb. 49 Strukturkonzept (s. vergrößerte Darstellung i. d. Anlagen)	70
Abb. 50 Unterteilung in vier Entwicklungsbereiche des Plangebiets.....	71
Abb. 51 Nutzungen.....	72
Abb. 52 Mobilitätskonzept MIV.....	73
Abb. 53 Mobilitätskonzept MIV.....	75
Abb. 54 Anbindung Fahrrad – Neubau Fahrradparkhaus am Hauptbahnhof.....	76
Abb. 55 Übersichtsplan Teilbereiche	77
Abb. 56 Gestaltungsmaßnahme Aufwertung Boschstraße.....	82
Abb. 58 Wohnbebauung Ecke Boschstraße / Daimlerstraße im Mai 2018.....	86
Abb. 59 Wohnbebauung Ecke Boschstraße / Daimlerstraße im Juli 2019.....	86
Abb. 60 Visualisierung Holzpark Hanau; Quelle: INBRIGHT, https://inbright.de/projekte/holzpark-hanau/ Zugriff: April 2022.....	92
Abb. 61 Amtliche Bekanntmachung vom 13.02.2019 (veröffentlicht im Hanauer Anzeiger am 13.02.2019)	97

0. Zusammenfassung der Ergebnisse der Vorbereitenden Untersuchungen „nordöstlich des Hauptbahnhofs“

2018 wurden die Vorbereitenden Untersuchungen (VU) zur Durchführung einer „Städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme“ durch die Gremien der Stadt Hanau beschlossen. Ergänzt wurde dies durch den Beschluss eines kommunalen Vorkaufsrechts.

Eine Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme stellt ein Instrument des Städtebaurechts dar, das es Kommunen ermöglicht, auch bei nicht kooperationswilligen Eigentümer/innen mit scharfen Eingriffen in das Eigentumsrecht ihre Entwicklungsvorstellungen durchzusetzen.

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 Ankunfts- 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.

Die erarbeiteten und hiermit vorgelegten Ergebnisse der VU bestätigen zum einen die Funktions- und Substanzmängel im Untersuchungsgebiet, gleichzeitig zeigen die Untersuchungen aber auch nachdrücklich, dass das Untersuchungsgebiet große Zukunftspotenziale für die Stadt Hanau bietet. Die Flächen um den Bahnhof bieten erhebliche Potentiale für Flächenentwicklungen, insbesondere für die Ansiedlung von öffentlichen Verwaltungen und hochwertigen Dienstleistungen.

Damit bietet das Untersuchungsgebiet die Möglichkeit nach dem Innenstadttumbau und der Konversion ehemals militärisch genutzter Flächen zum dritten Entwicklungsschwerpunkt der Stadt zu werden.

Mit dem erarbeiteten Strukturkonzept werden die funktionalen, verkehrlichen, freiraumplanerischen und städtebaulichen Maßnahmen dargestellt, mit denen es möglich ist, die genannten Potentiale zu nutzen.

Die Kosten – und Finanzierungsübersicht zeigt für diese Maßnahmen eine Gesamtkostenschätzung in Höhe von ca. 141 Mio. € auf. Der kommunale Eigenanteil daran beläuft sich auf geschätzt rd. 16 Mio. €, jedoch sind von den insgesamt über 113 Mio. € privater Mittel städtische Gesellschaften für einen großen Teil der benötigten Finanzierung mit verantwortlich. Zum heutigen Zeitpunkt können Fördermittel in Höhe von ca. 11,7 Mio. € als gesichert erwerbbar beziffert werden; inwieweit weitere Fördermittel von Land und Bund eingeworben werden können, ist im Weiteren zu klären.

Mit dem Strukturkonzept wurden auch eine Reihe von Beteiligungen der Öffentlichkeit und eine intensive Erörterung mit den Eigentümer/innen und sonstigen Betroffenen im Gebiet durchgeführt.

Dabei hat sich gezeigt, dass in der Öffentlichkeit eine große Akzeptanz für eine Entwicklung des Gebiets vorhanden ist und eine sehr große Mitwirkungsbereitschaft der Eigentümer/innen im Gebiet besteht.

Die in den vorbereitenden Untersuchungen erarbeiteten städtebaulichen Ziele für die Entwicklungsteilbereiche können in Kooperation mit den Eigentümer/innen auch über andere Instrumente wie z. B. Bauleitpläne erreicht werden. Die weitreichenden Eingriffe in privates Eigentum, die durch die Entwicklungsmaßnahme eröffnet würden, haben sich als nicht erforderlich erwiesen.

1. Aufgabenstellung

Der vorliegende Bericht zur Vorbereitenden Untersuchung wurde im Zeitraum Dezember 2018 bis Dezember 2022 inhaltlich erarbeitet. Der Redaktionsschluss wurde auf den 31.12.2022 festgelegt. Die vorliegenden Inhalte beziehen sich auf diesen Stand. Der vorliegende Bericht wurde inhaltlich mit dem Stichtag 31.12.2022 abgeschlossen und redaktionell im Frühjahr 2023 fertiggestellt und an die Auftraggeber/in übergeben.

1.1 Auftrag / Anlass der Untersuchung

Mit Beschluss vom 17. Dezember 2018 wurde der Magistrat beauftragt, für den Bereich nordöstlich des Hanauer Hauptbahnhofs 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 Lageplan im Kapitel 1.3. „Abgrenzung des Untersuchungsgebiets“ zu entnehmen. Er erstreckt sich im Nordwesten vom Kreuzungsbereich Dettinger Straße / Ecke Am Hauptbahnhof über den Bereich zwischen Industrieweg und Bahngleisen bis zur Straße Heideäcker als östliche Abgrenzung. Die Gesamtfläche umfasst ca. 25 Hektar.

- Der Beschluss wurde nach § 165 Abs. 4 Satz 2 i.V.m. § 141 Abs. 3 Satz 2 und 3 BauGB ortsüblich bekannt gemacht. Dabei wurde auf die Auskunftspflicht nach § 138 BauGB hingewiesen.
- Im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchung soll die Mitwirkungsbereitschaft der Eigentümer, Mieter, Pächter und anderer Nutzungsberechtigter im Untersuchungsgebiet ermittelt werden. Die Akteure sollen über die Zielvorstellungen der Stadt informiert und intensiv in die Zieldiskussion einbezogen werden.
- Im Rahmen der VU ist zu prüfen, ob es Alternativen zur Durchführung einer Städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme gibt, die es ermöglichen, die Planungsziele zu erreichen.
- Die Stadtverordnetenversammlung hat 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 der Beschlussvorlage (2018) beigefügten Satzung über ein besonderes Vorkaufsrecht gemäß § 25 Abs. 1 Nr. 2 BauGB beschlossen.

Anlass für die Einleitung der Vorbereitenden Untersuchungen (VU) war die Feststellung, dass im Gesamtgebiet funktionale und städtebauliche Mängel (Funktions- und Substanzmängel), insbesondere durch ein ungeordnetes Nebeneinander verschiedener Nutzungen, Fehl- und Mindernutzungen, überdimensionierte und mangelhafte innere Erschließungen sowie ungünstige Grundstückszuschnitte, geringe Flächenproduktivität und Nutzungseffizienz bestehen. Die Stadt Hanau strebt für das Untersuchungsgebiet im Rahmen einer städtebaulichen Neuordnung eine neue Innenentwicklung an, um den mindergenutzten Flächen eine neue Funktion zuzuweisen. Dies begründet sich vor allem aus dem hohen Bedarf zusätzlicher Flächen für unterschiedliche Nutzungen, die aus dem stetigen Wachstum der Stadt Hanau und der Notwendigkeit weiterer Ansiedlungen resultieren.

1.2 Untersuchungsverfahren und Untersuchungsziele

Mit den nachfolgenden Ausführungen soll untersucht werden, ob die Voraussetzungen für die Durchführung einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme nach § 165 BauGB erfüllt sind.

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

Die Anforderungen sind im Baugesetzbuch (BauGB) in § 141 „Vorbereitende Untersuchungen“ geregelt. Zusammengefasst sind auch folgende Rechtsgrundlagen zu berücksichtigen:

- § 165, „Städtebauliche Entwicklungsmaßnahmen“, hierdurch sollen Ortsteile und andere Teile eines Gemeindegebiets entsprechend ihrer besonderen Bedeutung für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung der Gemeinde erstmalig oder im Rahmen einer städtebaulichen Neuordnung einer Entwicklung zugeführt werden.
- § 136 „Städtebauliche Sanierungsmaßnahmen“, der in den Absätzen 2 und 3 die Kriterien für „Städtebauliche Missstände“ und „Mängel in der Funktionsfähigkeit eines Gebietes“ definiert,
- § 137 „Beteiligung und Mitwirkung der Betroffenen“, der die Betroffenenbeteiligung regelt,
- § 140, „Vorbereitung“, der die erforderlichen Vorbereitungsschritte der Gemeinde für eine Städtebauliche Sanierung aufzählt und dabei klarstellt, dass die endgültige Festlegung der Ziele und Zwecke der Sanierung bzw. der Maßnahmen, die städtebauliche Planung (Bauleitplanung oder Rahmenplanung) und die Erörterung der beabsichtigten Sanierung im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchungen nicht abgeschlossen, sondern allenfalls auf den Weg gebracht werden. Und:
- § 180, „Sozialplan“, ein Abschnitt der generell regelt, wann, unter welchen Umständen und in welchem Verfahren ein Sozialplan im Rahmen von städtebaulichen Maßnahmen aufgestellt werden muss.

In den entsprechend anzuwendenden §§ 141 (Vorbereitende Untersuchung) und 137 BauGB (Beteiligung und Mitwirkung der Betroffenen) ist die Vorgehensweise für eine Städtebauliche Sanierungsmaßnahme beschrieben. Diese Vorgehensweise ist aber gemäß § 165 Absatz 4 in gleicher Weise für eine Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme anzuwenden.

Der speziell auf die Vorbereitenden Untersuchungen eingehende § 141 BauGB legt außerdem Verfahren fest, welche darauf abzielen, dass es inhaltlich bei diesen Untersuchungen vor allem um Beurteilungsgrundlagen geht

- für die Notwendigkeit der Maßnahme
- für die sozialen, strukturellen und städtebaulichen Verhältnisse und Zusammenhänge
- für die anzustrebenden allgemeinen Ziele der Maßnahme
- für die Durchführbarkeit und schließlich

- für die möglicherweise auch nachteiligen Auswirkungen der beabsichtigten Maßnahme für die unmittelbar Betroffenen in ihren persönlichen Lebensumständen im wirtschaftlichen und sozialen Bereich

Neben diesen fünf inhaltlichen Vorgaben des § 141 BauGB sind auch die Kriterien des § 136 BauGB (s.o.) zu berücksichtigen. Die Vorbereitenden Untersuchungen dienen vor allem der Feststellung städtebaulicher Missstände im Sinne des § 136 BauGB Abs. 2 und 3 (Substanz- und Funktionsschwächen).

Der Magistrat bedient sich für die Durchführung der Vorbereitenden Untersuchung der Bauprojekt Hanau GmbH, die ihrerseits die Terramag GmbH, Westbahnhofstraße 36, 63450 Hanau sowie planquadrat Elfers Geskes Krämer PartG mbB, Platz der Deutschen Einheit 21, 64293 Darmstadt als Dienstleister mit der Erstellung der VU beauftragt hat.

Die Bearbeitung der Vorbereitenden Untersuchungen wurde in enger Abstimmung mit den zuständigen fachbehördlichen Dienststellen der Stadt Hanau durchgeführt.

Chronologie

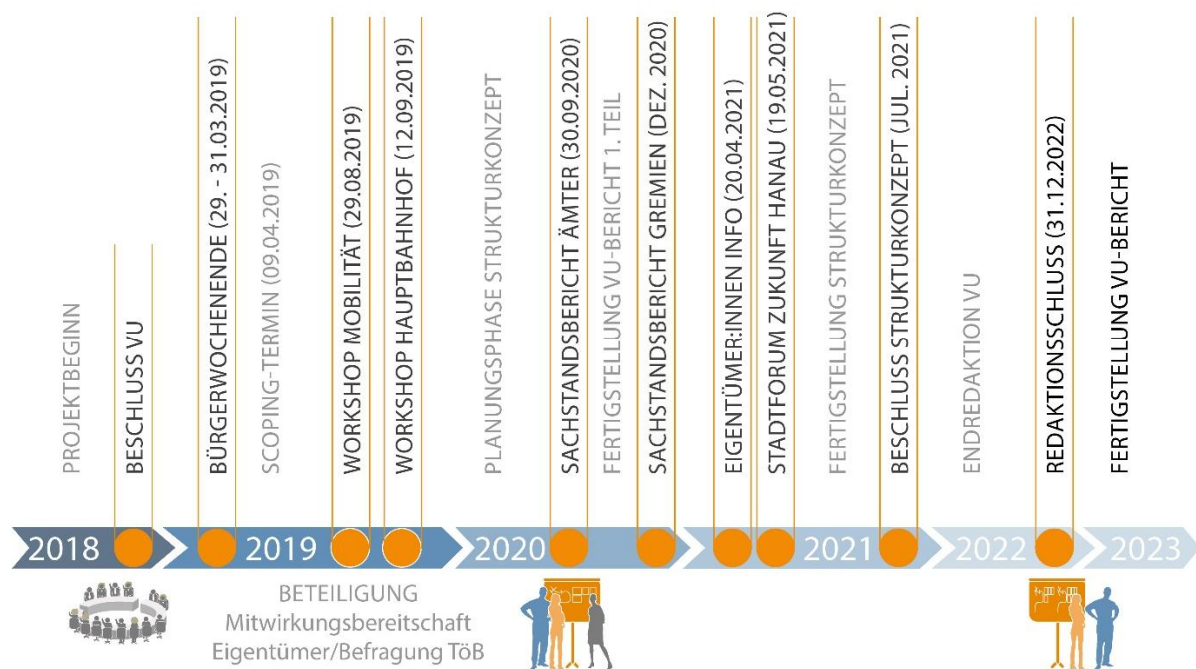


Abb. 1 Zeitplan - Vorbereitende Untersuchung

Nach dem Beschluss für Vorbereitende Untersuchungen Ende des Jahres 2018 erfolgte eine Grundlagenermittlung, auf deren Basis erste Konzeptideen ausgearbeitet wurden. An einem Zukunftswochenende „Zukunft Hanau“ vom 29.03. bis 31.03.2019 startete der Dialog zwischen Stadt, Planern und den Bürgern zu Chancen einer Entwicklung, zum Austausch über den Bestand sowie ersten Ideen. Um Fragestellungen aus den Themenkomplexen Mobilität, Umwelt und Naturschutz sowie technischen Infrastruktur in der Planung ausreichend zu berücksichtigen, wurden gemeinsam mit den Projektbeteiligten und Fachplanern im Rahmen verwaltungsinterner Workshops am 29.08.2019 und 30.09.2020, Anregungen und Ideen gesammelt. Mit der Erkenntnis aus dem Zukunftswochenende und der Ideenschmiede war die Grundlage für die Planungsphase zum Strukturkonzept gelegt.

1.3 Abgrenzung des Untersuchungsgebiets

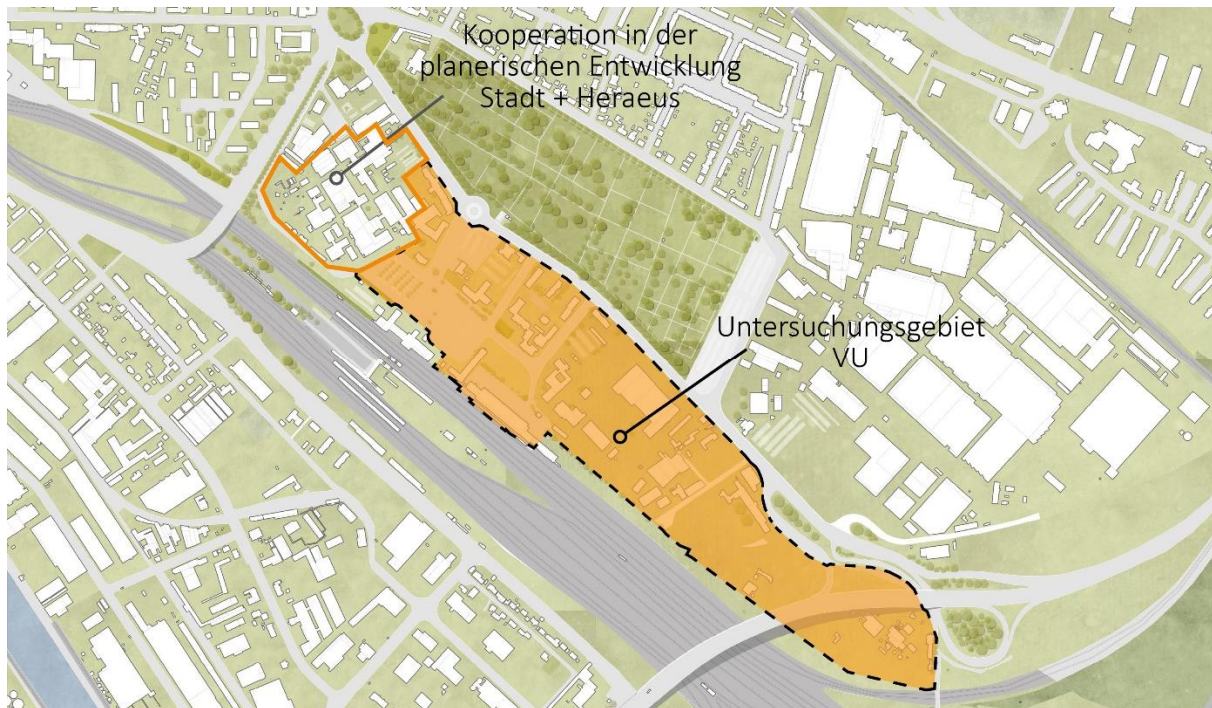


Abb. 2 Lage und Abgrenzung Untersuchungsgebiet

Das Untersuchungsgebiet 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 Firmengelände der Heraeus Quarzglas GmbH & Co.KG (nachfolgend Heraeus genannt), gelegen zwischen der Straße Am Hauptbahnhof und B43, an. Dieser Standort ist nicht mehr Gegenstand des Untersuchungsgebiets. Er wird allerdings parallel in enger Abstimmung zwischen der Eigentümerin und der Stadt Hanau entwickelt. In einem Letter of Intent (LOI, gemeinsame Absichtserklärung) zwischen Heraeus und der Stadt Hanau wird der Rahmen für die Kooperation beschrieben. Die Zusammenarbeit wird im Kapitel 1.6 Akteure im Untersuchungsgebiet näher erläutert.

Die B43a führt im Osten in Hochlage über das Untersuchungsgebiet. Im Norden grenzt der Hauptfriedhof mit Krematorium an, im Süden wird das zu untersuchende Gebiet durch die Bahntrasse begrenzt.

1.4 Historische Entwicklung Hauptbahnhof Hanau

Die Siedlungsgeschichte des heutigen Hauptbahnhofumfeldes geht auf das Jahr 1859 zurück. Vor dieser Zeit ist der Untersuchungsbereich, als größtenteils in einem ehemaligen Flussbett des Mains gelegenen Arealen von der Ehrensäule aus, noch unbebaut. Östlich der Ehrensäule sind Teile des heutigen Hauptfriedhofes bereits 1859 als Grabstätte genutzt, die sich in den Folgejahrzehnten sukzessive nach Osten erweiterte. Durch das Untersuchungsgebiet verlief damals lediglich die ehemalige Verbindungsstraße nach Großauheim.

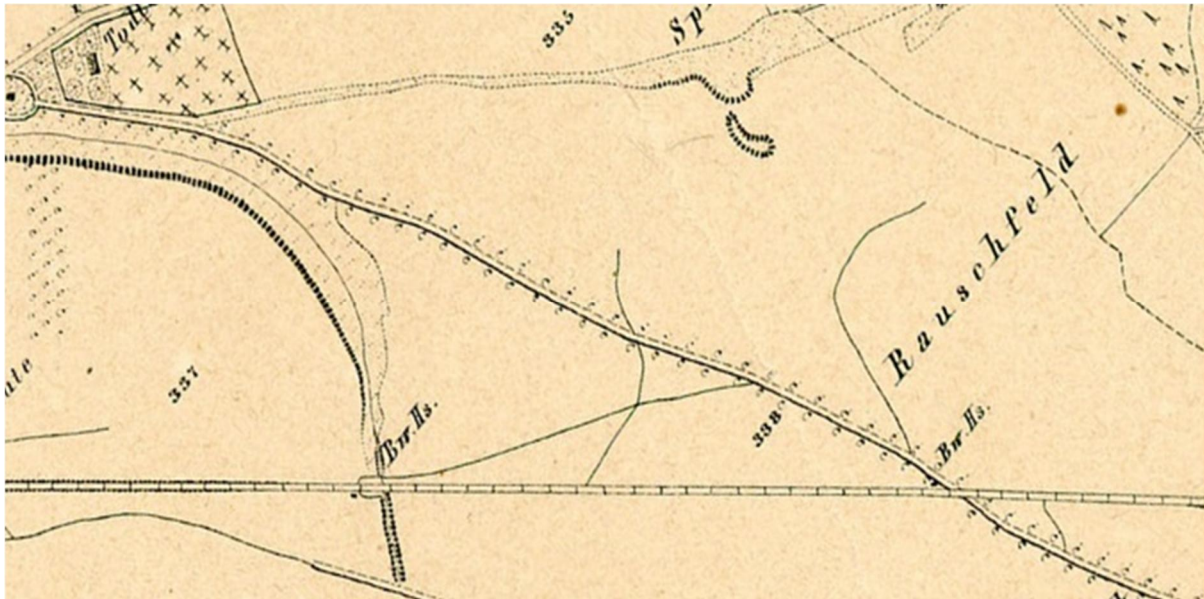


Abb. 3 Historische Karte von 1859

Im Zuge des Baus der Bebra-Hanauer Bahn wurde am Standort des heutigen Hanauer Hauptbahnhofs der vorläufige Endbahnhof Hanau Ost errichtet und am 1. Mai 1867 eröffnet. Funktionaler Vorgänger des Bahnhofs war der 1848 als Kopfbahnhof eröffnete Endpunkt der Frankfurt-Hanauer Eisenbahn-Gesellschaft, der sich westlich der Innenstadt an der Stelle des heutigen Haltepunktes Hanau West befand. Mit dem Ausbau der Schieneninfrastruktur beginnt auch Ende des 19. Jahrhunderts die industrielle Siedlungsgeschichte im Umfeld des heutigen Hauptbahnhofs. Die Ansiedlung der Rütgers Werke (Schwellenfabrik) im Osten und der Heraeus Quarzglas im Westen des heutigen Untersuchungsraumes prägen auch heute noch die industrielle Entwicklungsgeschichte des Standortes.

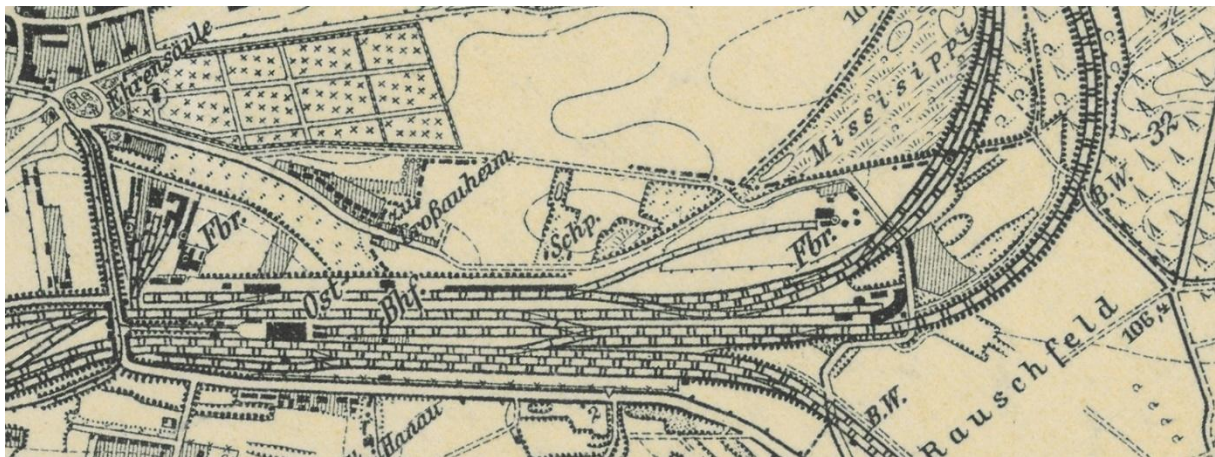


Abb. 4 Preußische Landesaufnahme von 1906

Hanau Ost war der Verknüpfungsbahnhof zwischen der Main-Spessart-Bahn, die als Verlängerung der Bahnstrecke Frankfurt–Hanau nach Aschaffenburg gebaut worden war, und der Strecke nach Bebra. Gleichzeitig wurde ab 1904 das Bahnbetriebswerk Hanau Heideäcker errichtet. Hanau Ost erhielt ein Empfangsgebäude, das als Inselbahnhof zwischen der Strecke Richtung Bebra (nördliche Gleise) und der Strecke nach Aschaffenburg (südliche Gleise) errichtet wurde.

Die Lage des Bahnhofs ergab sich aus der Querung des Mains nach Steinheim über die Steinheimer Mainbrücke, die rechtwinklig über den Fluss führen sollte, und der anschließenden

Trassierung südlich des Flusses weiter nach Frankfurt am Main. Der so gesetzte Zwangspunkt erklärt die Lage des Bahnhofs weitab vom Hanauer Stadtzentrum.

Am 15. Mai 1927 wurde der Bahnhof „Hanau Ost“ in „Hanau Hbf.“ umbenannt.

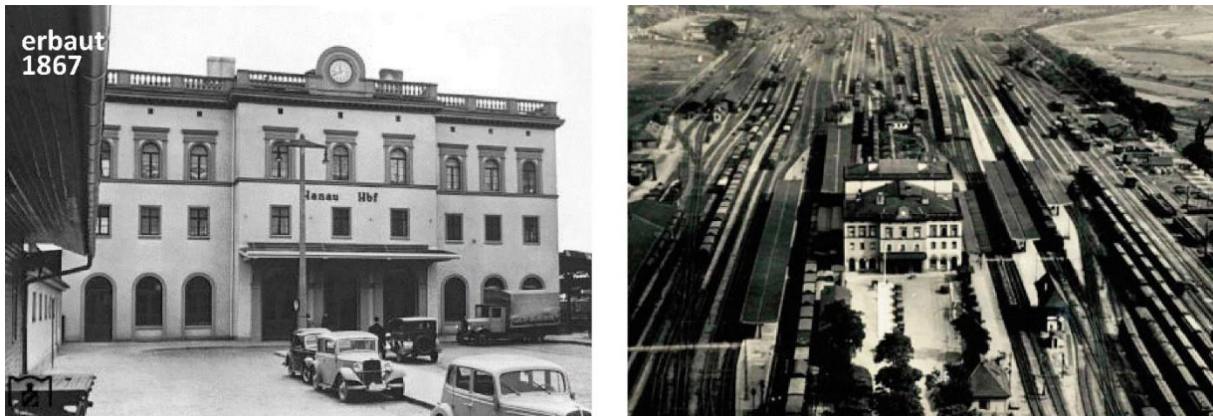


Abb. 5 Historische Bahnhofsgebäude Hanau Hbf (ehem. Hanau-Ost)

Im Zweiten Weltkrieg war der Bahnhof, sein großes Gleisfeld, sein Güterbahnhof und das benachbarte Bahnbetriebswerk Hanau Angriffsziel von Luftangriffen der Alliierten. Der Hauptbahnhof war auch eines der Ziele bei dem Luftangriff auf Hanau am 19. März 1945, wobei weitere Schäden entstanden. Mit dem Wiederaufbau nach dem zweiten Weltkrieg begann auch erst die heutige Entwicklungsgeschichte des Hauptbahnhofumfeldes. Die großflächigen Bereiche der ehemaligen Talau sowie der Grube am alten Auheimer Weg boten erhebliche Potenziale zur Beseitigung von Kriegsfolgeschäden in der Kernstadt. Auch die notwendige Verfüllung zahlreicher Bombentrichter rund um das Hauptbahnhofumfeld ebneten letztlich den Weg einer flächigen Verfüllung und Modellierung des Untersuchungsgebietes mit Schuttresten und eröffneten damit auch den Weg einer großflächigen gewerblichen und später zum Teil auch wohnbaulichen Besiedlung.

Das ursprüngliche Empfangsgebäude wurde 1966 abgerissen und durch ein nördlich der Gleisanlagen liegendes Empfangsgebäude mit einem großzügigen Bahnhofsvorplatz ersetzt. Die ursprüngliche Lage als Inselbahnhof ist heute noch an der Gleisnummerierung und der Straßenanbindung des zwischen den Gleisen gelegenen Park-and-ride-Parkplatzes zu erkennen. Die Fußbodenhöhe der Hauptebene des neuen Bahnhofs wurde wesentlich von der Lage der bestehenden Fußgängerunterführung bestimmt, die beibehalten wurde.

1.5 Bedeutung des Untersuchungsgebiets für die Stadtentwicklung in Hanau

Der Hauptbahnhof und sein erweitertes Umfeld sind als verkehrliches Bindeglied zur Region und in das nationale und internationale Umfeld für die Stadt Hanau von herausragender Bedeutung. Der Hauptbahnhof und sein Vorplatz sind der wichtigste Umsteigeknotenpunkt für ÖPNV und Park + Ride in Hanau. Seine Weiterentwicklung als multimodaler Knoten, ermöglicht Pendelnden die Nutzung unterschiedlicher Verkehrs- und Transportmittel und bildet ein zukunfts- und wettbewerbsfähiges Mobilitäts- und Sharing-Angebot am Hauptbahnhof in Hanau. Die Stärkung umweltfreundlicher Verkehrsmittel unterstützt die Bemühungen zur Umsetzung des 2013 beschlossenen Klimaschutzkonzeptes und der daraus entwickelten Maßnahmen.

Als städtisches Eingangstor prägen der Bahnhof und sein Umfeld wesentlich das Image des Oberzentrums Hanau.

Das Untersuchungsgebiet hat das Potenzial, im bereits intensiv erschlossenen Innenbereich der Stadt Flächen für urbane bzw. gewerbliche Nutzungen bereitzustellen. Die Flächen können durch eine Restrukturierung für eine Ansiedlung von Unternehmen aus den Bereichen der Forschung, Materialtechnik und innovative Dienstleistungen genutzt werden. Hochwertige Büroflächen bzw. ein Bürocampus in zentraler Lage der Stadt können derzeit in Hanau nicht angeboten werden. Die Größe von ca. 25 ha lässt die Entwicklung eines differenzierten Standortprofils zu. So ist im östlich gelegenen Bereich des Untersuchungsgebietes auch eine Nutzung für immissionsarme innerstädtische Produktion bzw. Logistik denkbar. Die exzellente verkehrliche Anbindung und Vernetzung mit der Region sind für die Ansiedlung von einer wissensbasierten Ökonomie, Produktion und damit Arbeitsplätzen die maßgebliche Chance der Entwicklung. In der Funktion als Stadteingang, Transitraum für Ein- und Auspendler und innovativer Dienstleistungsstandort kann das Untersuchungsgebiet eine große Strahlkraft in die Region entwickeln.

1.6 Akteure im Untersuchungsgebiet

1.6.1 Vielfältige Akteure im Untersuchungsgebiet

Im Rahmen der VU werden private Akteure und Akteure der öffentlichen Hand beteiligt, um ihre Mitwirkungs- bzw. Kooperationsbereitschaft für die Entwicklung im Untersuchungsgebiet beurteilen zu können. Im Mittelpunkt der Beurteilung steht die Frage, ob der Einsatz des Instruments Entwicklungsmaßnahme erforderlich ist oder ob die städtebaulichen Ziele alternativ auch über Bebauungsplanverfahren o. ä. erreicht werden könnten.

Als private Akteure seien beispielhaft Grundstückseigentümer, Gewerbetreibende, Wohnungsbaugesellschaften, Bewohnende, Beschäftigte der ansässigen Unternehmen, Auspendelnde, Einpendelnde, Reisende benannt. Akteure der öffentlichen Hand sind zum Beispiel die Bundesagentur für Arbeit, die DB, die städtischen Betriebe HSB, HIS.

Im Rahmen der Entwicklungsmaßnahme soll nicht nur die Stadt Hanau, sondern sollen auch die Akteure von den Veränderungen und Maßnahmen profitieren.

Wesentliche Akteure im Rahmen der formellen Beteiligung sind alle beteiligten Eigentümer und Nutzer der Immobilien im Untersuchungsgebiet, die von der Einleitung einer formellen Entwicklungsmaßnahme unmittelbar betroffen und in ihren Rechten auch mitunter erheblich beeinträchtigt sein können. Der sich aus der historischen, relativ ungeordneten, Siedlungsentwicklung ergebende Mix aus Geschosswohnungsbau, gewerblichen und industriellen Nutzungen lässt unmittelbar nachbarschaftliche Konflikte im Bestand vermuten. Insgesamt sind im Hauptbahnhofumfeld ca. 250 Wohnungen unterschiedlicher Qualität und Größe auf zwei zusammenhängende Geschosswohnungsbauquartiere verteilt (Quartier Daimlerstraße/Boschstraße und Am Hauptbahnhof/Quarzstraße). Während im weiteren Hauptbahnhofumfeld neben den Betriebsstätten der städtischen Gesellschaften HSB/HIS, der Bundesagentur für Arbeit sowie der Heraus Quarzglas großflächige gewerbliche Nutzungen prägend sind, überwiegen im unmittelbaren Bahnhofsumfeld bahnhofsaffine gewerbliche Nutzungsmischungen (private Parkplätze, Lagerhallen, Dienstleistungen, Gastronomiebetriebe). Im entfernteren Bereich zum Hauptbahnhof entlang der Auheimer Straße (Bereich zwischen Rütgers Werke und dem HSB/HIS Betriebsgelände) sind hingegen kleingewerbliche Nutzungen vorzufinden. In diesem Gebietsteil dominieren Kfz-Dienstleistungsbetriebe (4) sowie kleinere Einheiten produzierender Gewerbetriebe (4) gegenüber eingedrungene Wohnnutzungen (2) und einer Freizeitsporteinrichtung (Squashcenter). Eine größere unbebaute Betriebsfläche (ehemaliges Baustofflager) liegt derzeit brach.

Die Anwendung etwaiger Ordnungs- oder auch Zwangsmaßnahmen über das Instrument der Städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme setzt den Nachweis des Allgemeinwohlerfordernisses voraus und stellt das Ultima Ratio städtischer Eingriffsmaßnahmen dar. Stattdessen ist, bei entsprechender Mitwirkungsbereitschaft der Betroffenen, der kooperativen und einvernehmlichen Umsetzung städtebaulicher Maßnahmen - z.B. über den Flächenerwerb oder städtebauliche Verträge – stets Vorrang zu geben. Der ergebnisoffene und partnerschaftliche Dialog mit den betroffenen Eigentümern über Umfang, Ziele und Zwecke der Maßnahmen ist damit wesentlicher Bestandteil der Vorbereitenden Untersuchungen (VU) und auch wesentliche Beurteilungs- und Legitimationsgrundlage für die Einleitung einer formellen Entwicklungsmaßnahme.

Zeitnah nach Einleitung der VU für das Verfahrensgebiet wurden nach Abschluss erster Grundlagenerhebungen im Juni 2019 alle betroffenen Eigentümer und Nutzer (Mieter, Pächter, sonstige Nutzungsberechtigte) über die Ziele und Zwecke sowie die Chancen und temporären Einschränkungen, die sich aus der Maßnahme ergeben, über öffentliche Bekanntmachungen und persönliche Anschreiben informiert. Flankierend zu diesen allgemeinen Verfahrensinformationen wurde auch eine Abfrage der persönlichen Belange über einen Fragebogen initiiert, aus dem Rückschlüsse über die eigene Einschätzung und zu den persönlichen Erwartungen der Betroffenen gewonnen werden konnten. Den Eigentümern sowie den Nutzern wurde auch Gelegenheit gegeben, sich zu den bestehenden Nutzungen und den zukünftigen Nutzungsabsichten zu äußern, damit bereits absehbare Veränderungs- oder Entwicklungsabsichten bereits frühzeitig in den weiteren Planungs- und Erhebungsprozess intergriert werden können.

Insgesamt haben sich nur wenige Eigentümer, Wohnungsmieter oder Gewerbetreibende an dieser ersten Abfrage beteiligt, wobei hier hauptsächlich der Wunsch nach einer Verbesserung der Quartiersqualität deutlich wurde. Während aus Sicht der Wohnungsbauunternehmen auf das wenig attraktive Wohnumfeld, das Imageproblem, die Vermüllung und den baulichen Zustand der Verkehrs- und Freianlagen hingewiesen wurde, sind seitens der Gewerbetreibenden insbesondere nachbarschaftliche Nutzungskonflikte als Standortschwächen benannt worden. (z.B. Lärm, Mangel an Parkplätzen, Vermüllung und Verbrachung). Sehr zufrieden zeigten sich alle Teilnehmer mit der Standortqualität in Bezug auf die verkehrliche Anbindung an das Fernstraßennetz sowie den Schienenverkehr.

Da von den betroffenen Eigentümer/innen keine weiteren Aufklärungsbedarfe oder aktiven Einbindungswünsche angemeldet wurden, ist im Weiteren auf die Durchführung von Informationsveranstaltungen oder workshopähnlichen Beteiligungsformaten ausschließlich für Eigentümer/innen verzichtet worden. Stattdessen wurden im Bedarfsfall individuelle Gesprächs- und Erörterungstermine nach Vereinbarung angeboten, von denen aber nur im Einzelnen Gebrauch gemacht wurde. Nähere Einzelheiten siehe Kapitel 8. Dialog und Mitwirkung.

1.6.2. Kooperation mit Heraeus Quarzglas GmbH & Co. KG

Heraeus Quarzglas GmbH & Co. KG betreibt sukzessive die Verlagerung der Produktion an andere Standorte. Das freiwerdende Industrieareal soll in partnerschaftlicher Zusammenarbeit mit der Stadt Hanau und möglichen Investoren einer urbanen Anschlussnutzung mit dem Ziel einer Strukturverbesserung des umfeldnahen Wohn- und Wirtschaftsstandortes zugeführt werden. Dieses bahnhofsnahe Entwicklungspotenzial soll zukünftig im Zusammenhang mit der Entwicklung des Bahnhofsumfelds betrachtet werden.

Zwischen der Stadt Hanau und der Firma Heraeus Quarzglas GmbH & Co. KG wurde daher am 29.05.2019 eine gemeinsame Absichtserklärung (LOI) verfasst. Auf eine Einbeziehung des

Areale in das Untersuchungsgebiet wird vor dem Hintergrund des LOI und der dort vereinbarten Zusammenarbeit verzichtet.

Beide Partner verfolgen das Ziel eines nachhaltigen Umbaus des Hauptbahnhofumfeldes in ein urbanes Stadtquartier. Dieses ist, wie schon unter Punkt 1.5 beschrieben, sowohl von seiner Größe (rd. 30 ha, inkl. Heraeus Quarzglas GmbH & Co. KG) als auch in seiner Funktion als hochwertiger Gewerbestandort, als Mobilitätsknotenpunkt und als Stadteingang von herausragender Bedeutung.

Eine sinnvolle und nachhaltig wirtschaftliche Weiternutzung des Quarzglas-Standortes setzt ein modernes und attraktives Umfeld in Hinblick auf einen zukunftsfähigen Städtebau, eine urbane Nutzungsmischung und innovative Mobilität voraus.

Ziel ist es, durch abgestimmte Planungs- und Aufwertungsmaßnahmen für das Betriebsgelände der Heraeus Quarzglas GmbH & Co. KG:

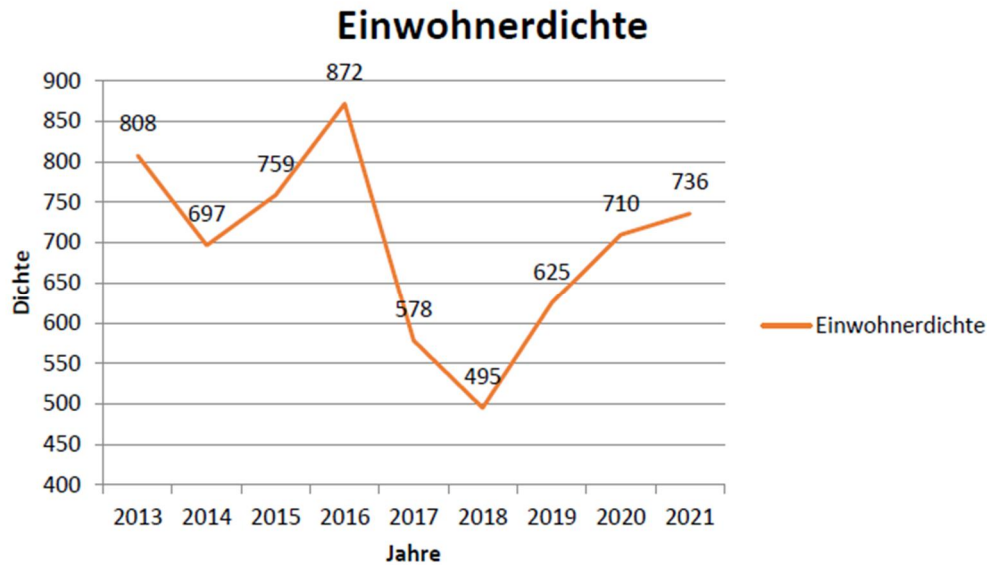
- die städtebaulichen Potenziale des Standortes zu mobilisieren
- entsprechend der spezifischen Eignung und Lage hochwertige neue Arbeitsplätze anzusiedeln
- die industrielle Bausubstanz und Infrastruktur so weit wie möglich zu nutzen
- durch eine ganzheitliche, integrierte Entwicklung des Standorts und des Bahnhofsumfelds die Erfolgchancen für beide Bereiche zu vergrößern

1.7 Bevölkerungsstruktur

In diesem Kapitel werden Daten der Stadt Hanau vom 07.12.2022 zur Bevölkerungsstruktur unter anderem die Einwohnerentwicklung, die Altersverteilung im Zeitraum 2013 bis 2021 im Untersuchungsgebiet um den Hauptbahnhof grafisch dargestellt.

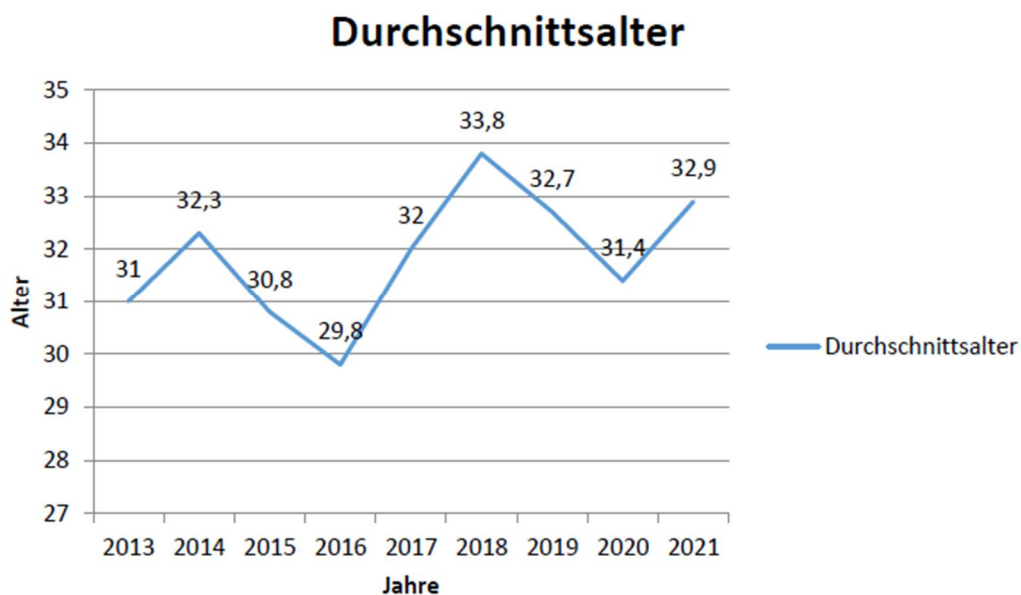
1.7.1 Einwohnerzahl:

Das Untersuchungsgebiet verzeichnet ab 2014 eine stetige Zunahme der Bevölkerungszahl. Ab 2017 kam es vermutlich durch zeitweisen Umzug der Mieter für eine Sanierung in der Daimlerstraße zu einem enormen Abfall der Einwohnerzahlen. Ab 2019 wurde wieder eine Zunahme der Bevölkerungszahl festgestellt.



1.7.2 Durchschnittsalter:

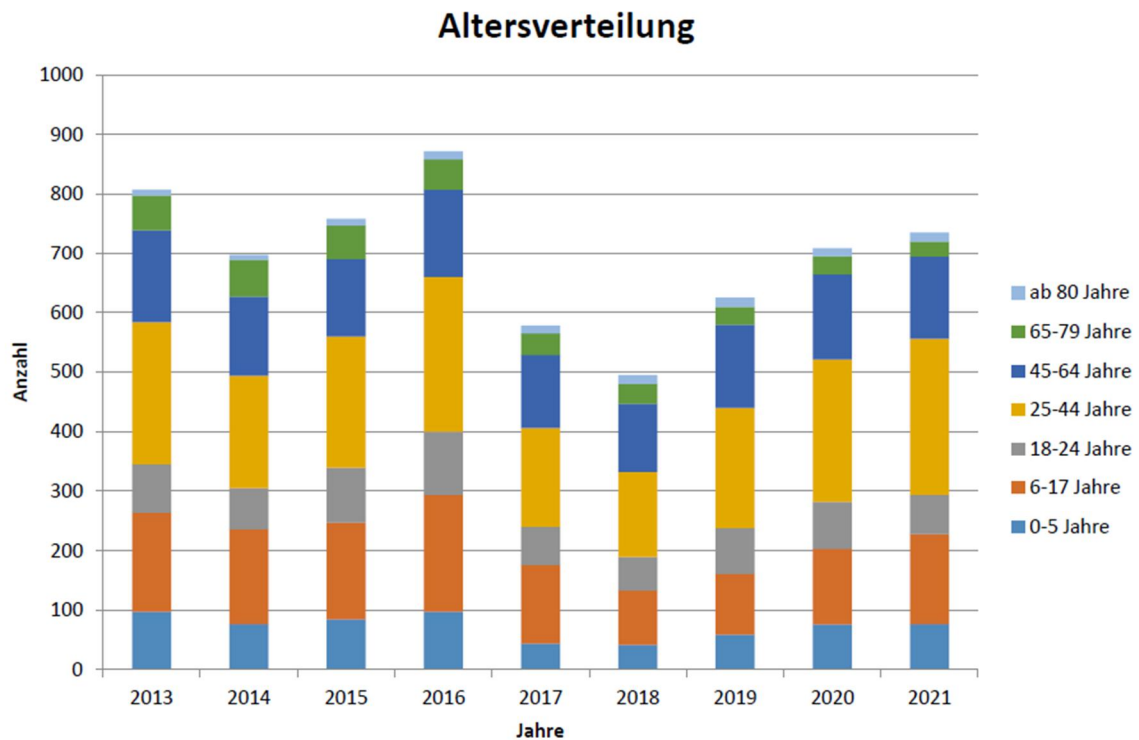
Es handelt sich im Untersuchungsgebiet mit einem Durchschnittsalter von etwa 30 Jahre generell um eine sehr junge Bevölkerung. Im Vergleich liegt das Durchschnittsalter der Gesamtstadt Hanau bei ca. 43,9 Jahren (Stand: 2020).



1.7.3 Altersverteilung:

Die Anzahl an Menschen im Alter zwischen 25 und 44 Jahren hat seit 2014 eine stetige Zunahme verzeichnet. Die Anzahl an Menschen zwischen 45 und 64 Jahren war jedoch gleichbleibend. Im Jahr 2016 kam es zu einer deutlichen Zunahme der Anzahl an Kindern zwischen 6 und 17 Jahren, 2017 wurde eine Abnahme der Anzahl an Kleinkindern bei etwa gleichbleibender

Anzahl an älteren Menschen festgestellt. Ab 2019 nahm die Anzahl an Kindern bis 17 Jahren und Menschen zwischen 25 und 44 Jahren weiter zu.



Aktuelle Entwicklungen (2022)

Im Untersuchungsgebiet leben rund 760 Einwohner/innen (Stand: 30.04.2022). Davon sind 229 Kinder und Jugendliche unter 18 Jahren. Knapp über die Hälfte (ca. 60 %) der Einwohner/innen besitzt eine ausländische Staatsangehörigkeit.

2. Rahmenbedingungen des Untersuchungsgebiets

2.1 Lage und Anbindung

Das im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchungen zu betrachtende Untersuchungsgebiet ist in Abbildung 2 „Lage und Abgrenzung des Untersuchungsgebiets“ gekennzeichnet.

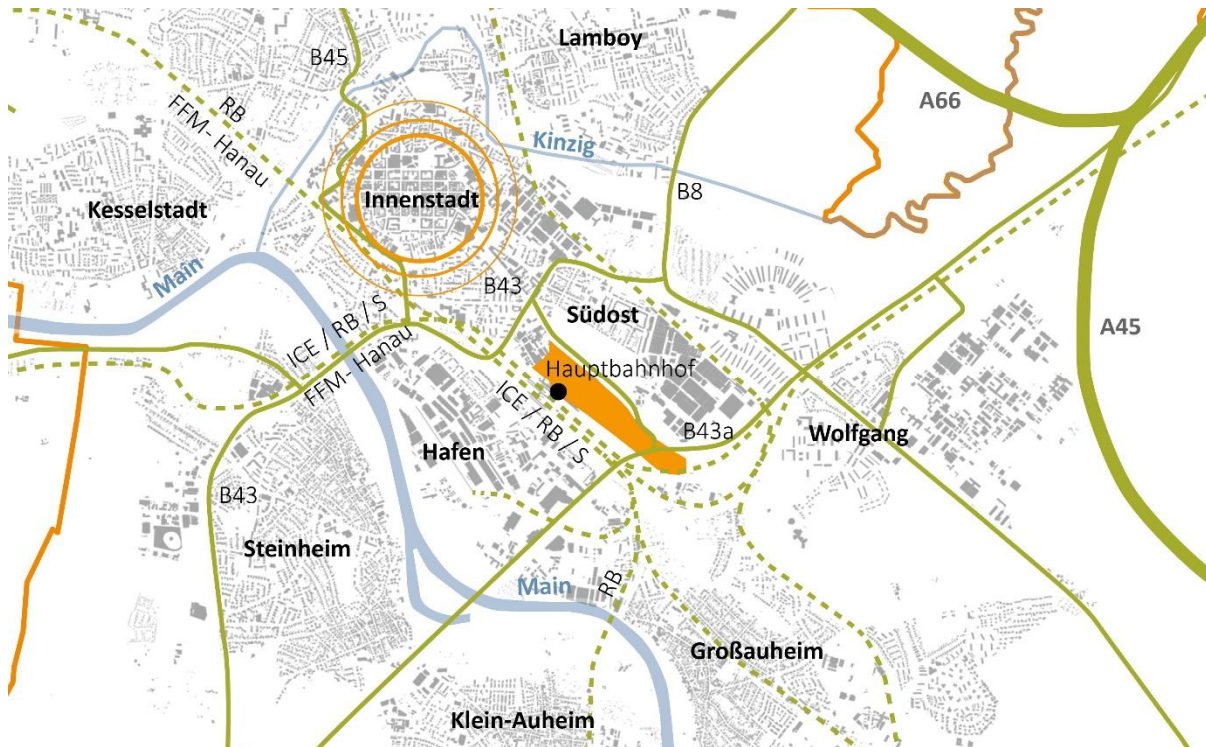


Abb. 6 Lage und Abgrenzung des Untersuchungsgebiets

Benachbart der Innenstadt liegt das Untersuchungsgebiet im Stadtteil Südost und damit nördlich des Mains und des Hanauer Hafens. Verschiedene Verkehrsströme kommen hier am Standort zusammen und verbinden die umliegenden Hanauer Stadtteile miteinander. Betrachtet man die Innenstadt als Mittelpunkt der Stadt, so liegt das Untersuchungsgebiet trotz seiner Zentralität und besonderer städtebaulicher Bedeutung als „Stadteingang“ am Rande der Stadt. Zu Fuß, mit dem Fahrrad, dem ÖPNV oder Auto erreicht man vom Hauptbahnhof den innerstädtischen Marktplatz über die Dettinger Straße, Willy-Brandt-Straße und Nürnberger Straße in wenigen Minuten; die beiden zentralen Hanauer Standorte liegen in ca. 2 Kilometer Entfernung voneinander.

Über die Bundesstraßen 43 und 43a hat das Untersuchungsgebiet einen direkten Anschluss für den motorisierten Verkehr in die Umgebung und mit dem Anschluss an die A3, A45, A66 in das Rhein-Main-Gebiet und darüber hinaus. Zum nahegelegenen Flughafen in Frankfurt am Main sind es mit dem Auto lediglich ca. 25 Minuten Fahrtzeit.

Alternativ können die Verbindungen des ÖPNV genutzt werden. Der Hanauer Hauptbahnhof ist als ÖPNV - Knoten nicht nur Haltepunkt für die regionalen Zugverbindungen wie die S-Bahnen und Regionalbahnen (RB / RE), sondern auch ICE - Haltepunkt. Mit dem ICE werden Städte wie Frankfurt am Main in ca. 15 Minuten oder Berlin in ca. 4 Stunden durch eine Direktverbindung erreicht. Im Kapitel 3.5 Verkehr und Mobilität werden die unterschiedlichen Verkehrsarten im Rahmen der Bestandsanalyse näher erläutert.

2.2 Umwelt: Klima, Altlasten, Seveso, Immissionen

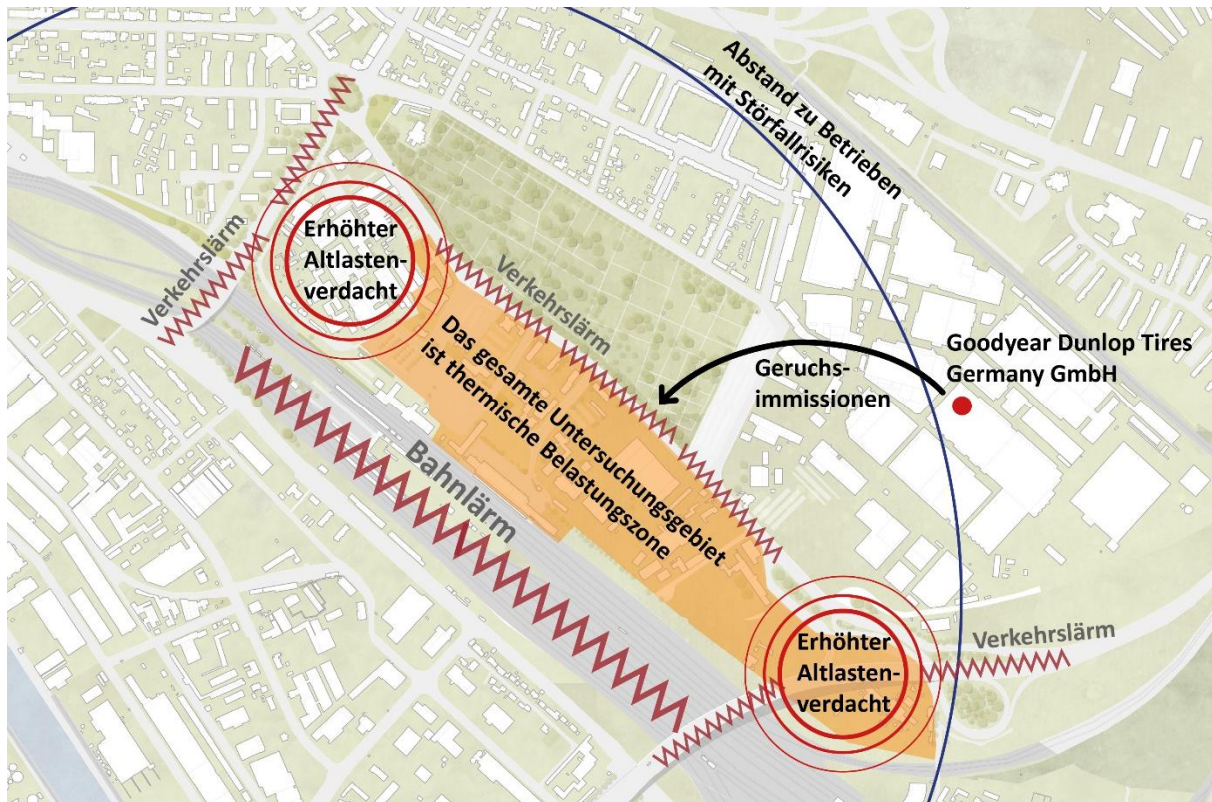


Abb. 7 Einschränkungen in der Flächenentwicklung

2.2.1 Klima

Das Klimagutachten der Stadt Hanau von 1992 beschreibt bereits damals anhand der Klimafunktionskarten, dass sich das Untersuchungsgebiet in einer thermischen Belastungszone befindet. Auch wenn die Messungen bereits über 30 Jahre alt sind, kann davon ausgegangen werden, dass sich an dem Ergebnis bis heute keine signifikante Verbesserung ergeben hat.

Der Vorplatz des Hauptbahnhofs ist insbesondere durch Parkierung geprägt. Die Grundstücke im Untersuchungsgebiet sind größtenteils versiegelt mit ebenfalls geringem erhaltenswerten Baumbestand. Die Folge des geringen Anteils an Vegetation und hoher Versiegelung ist eine hohe thermische Belastung im Sommer in Kombination mit einer geringen nächtlichen Abkühlung.

2.2.2 Altlasten

Im Verlauf der Vorbereitenden Untersuchung wurde 2019 von Stefan Steinbrecher/Hans-Henning Wagner, hsw GmbH eine umwelttechnische Vorstudie zur Risikoabschätzung bezüglich Altlasten und Abfall erstellt. Im gesamten VU-Gebiet befinden sich nachkriegsbedingte Auffüllungen (siehe Kapitel 1.4 Historische Entwicklung Hauptbahnhof Hanau), sodass bei sämtlichen bodeneingreifenden Maßnahmen mit einem erheblichen Aufwand für die Beseitigung abfallbelasteter Böden (größer LAGA Z.1.2, d.h. eine Vermischung des Bodens mit teilweise auch belasteten Fremdmaterialien wie Schutt, Ziegelreste, Metall etc.) auszugehen ist, deren Wiedereinbau nur eingeschränkt und nach entsprechender Separierung möglich sein wird.

Zudem ist das gesamte Areal im zweiten Weltkrieg nahezu flächig bombardiert worden, im Bereich eines ehemaligen Schießplatzes sind Munitionsreste und Explosivstoffe zu vermuten. Die

Gefahr von Kampfmittelresten und Bombenblindgängern kann somit insbesondere in Bereichen, in denen bislang keine fachgerechte Räumung im Rahmen des Wiederaufbaus stattgefunden hat, als erheblich bezeichnet werden. Dies setzt bei allen bodeneingreifenden Maßnahmen umfassende Gefahrerforschungsmaßnahmen und die Beseitigung etwaiger Blindgänger voraus.

Sanierungspflichtige Altlasten nach Bundesbodenschutzgesetz sind derzeit nur im Bereich der ehemaligen Rütgers Werke nachgewiesen, was auch bereits über eine Sanierungsanordnung des RP dokumentiert ist. Aufgrund der in der Vergangenheit umfangreichen Behandlung der Gleisschwellen mit Holzschutzmitteln sind hier Einträge grundwasserbelastender Schadstoffe in den Untergrund erfolgt.

Für weitere sanierungspflichtige Bodenbelastungen ergeben sich derzeit nur aus der historischen Erkundung heraus lokale Verdachtsmomente, die im Einzelfall und bei Bedarf näher zu untersuchen sind. Für nähere Informationen wird auf die umwelttechnische Vorstudie des Büros hsw GmbH vom 05.08.2019 verwiesen.

Angrenzend an den Untersuchungsbereich, auf dem Gelände des Kooperationspartners Heraeus, wird bei einer städtebaulichen Umstrukturierung aufgrund der bisherigen industriellen Nutzung des Geländes mit Altlasten zu rechnen sein.

2.2.3 Nachbarschaft zu Betriebsstandorten, die unter die Seveso-III-Richtlinie fallen

Die Seveso-III-Richtlinie aus dem Jahr 2012 dient der Beherrschung der Gefahren schwerer Unfälle mit gefährlichen Stoffen. Dies soll insbesondere durch die Einhaltung eines angemessenen Abstands zwischen schutzwürdigen Nutzungen und Störfallbetrieben (Betriebe, die unter die Seveso-III-Richtlinie fallen) gewährleistet werden. Schutzbedürftige Nutzungen sind dabei:

- ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienende Gebiete
- öffentlich genutzte Gebäude und Gebiete
- Freizeitgebiete
- wichtige Verkehrswege
- sowie unter dem Gesichtspunkt des Naturschutzes besonders wertvolle bzw. besonders empfindliche Gebiete

Der angemessene Sicherheitsabstand ist anhand störfallspezifischer Faktoren durch eine gutachterliche Untersuchung zu ermitteln. Eine Unterschreitung des „störfalltechnisch“ ermittelten angemessenen Sicherheitsabstandes ist u.U. möglich, falls im Einzelfall hinreichend gewichtige Belange für die Zulassung des Vorhabens sprechen.

Für die VU wurde daher 2019 von der Stadt Hanau in Zusammenhang mit der Nachbarschaft zu Betriebsstandorten, die unter die Seveso-III-Richtlinie fallen (Störfallbetriebe), eine gutachterliche Stellungnahme in Auftrag gegeben. Diese wurde vom TÜV NORD Systems GmbH & Co.KG erarbeitet. In ihr wird beschrieben, welche städtebaulichen Entwicklungen und Nutzungen unter dem Gesichtspunkt des § 50 BImSchG bzw. des Art. 13 der Seveso-III-Richtlinie zulässig und machbar sind.

Aus der Abb. 8 wird die direkte Nähe des Untersuchungsgebiets zu den Betrieben mit Störfallrisiken ersichtlich. Die rote Linie zeigt den angemessenen Abstand zum Gelände von Heraeus. Da die industrielle Nutzung auf dem Heraeus Grundstück verlagert werden soll (siehe Kapitel 1.6.2), liegt das Untersuchungsgebiet zukünftig nur noch innerhalb des Achtungsabstands um den Standort der Firma Gerling, Holz & Co. GmbH (s. blaue Linie). Zukünftig besteht die Chance,

dass das Unternehmen die kritischen Betriebsteile verlagern wird und damit ein Potenzial für ein erweitertes Nutzungsspektrum im Untersuchungsbereich entstehen könnte. Bis zum Redaktionsschluss der hier vorliegenden VU (31.12.2022), war dies jedoch nicht abschließend geklärt.



Abb. 8 Abstände zu Betrieben mit Störfallrisiken (2019, Gutachterliche Stellungnahme TÜV NORD)

Aus der gutachterlichen Stellungnahme geht hervor, dass aufgrund der Lage des Gebiets innerhalb von Achtungsabständen zu Störfallbetrieben, die Ansiedlung neuer schutzbedürftiger Nutzungen im Untersuchungsgebiet im Widerspruch zur Seveso-III-Richtlinie steht. Soweit Planungen, Nutzungen und Vorhaben als unvereinbar bewertet werden, ist im Rahmen der notwendigen Abwägungsentscheidung durch die Behörde zu prüfen, ob gewichtige Argumente, insbesondere sozioökonomische Faktoren für das Vorhaben sprechen und dieses insoweit unter Berücksichtigung aller einzustellenden Belange dennoch befürwortet werden kann.

2.2.4 Immissionen

Lärm

Die bekannte, erhebliche Vorbelastung aufgrund des Gewerbe- und Verkehrslärms (insbesondere verursacht durch den Bahnbetrieb und den Verkehr auf den Bundesstraßen) ist bei nachfolgenden Nutzungsfestlegungen in der Bauleitplanung zu berücksichtigen.

Geruchsimmissionen

Nordöstlich grenzt der Standort der Firma Goodyear Dunlop Tires Germany GmbH an das Untersuchungsgebiet an. Im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 1106 Pioneer Park

wurde ein Geruchsgutachten beauftragt. Demnach gehen vom Standort Goodyear Dunlop Geruchsmissionen aus, die auf das Untersuchungsgebiet einwirken.

Dem Gutachten ist zu entnehmen, dass durch die Firma Goodyear Dunlop, Geruchsmissionen das gesamte Gebiet der Vorbereitenden Untersuchung belasten.

„Die Ermittlung der Immissionen erfolgt mit dem Programm AUSTAL2000. Im Rahmen dieser Immissionsprognose wird ermittelt, mit welcher Häufigkeit in der Umgebung der Anlage wahrnehmbare Geruchsstoffkonzentrationen zu erwarten sind.

Eine Darstellung der Geruchsbelastung erfolgt konform mit der Geruchsmissions-Richtlinie (GIRL) [4] durch Angabe der Häufigkeit von Stunden mit Gerüchen. Eine Geruchsstunde liegt nach GIRL vor, wenn für mindestens 6 Minuten einer Stunde die Geruchsschwelle überschritten ist. Geruchsstunden dürfen gemäß dieser Richtlinie innerhalb geschlossener Wohnbebauung in maximal 10 % der Stunden eines Jahres auftreten (Immissionswert IWWG = 0,10). Für Gewerbegebiete und Einzelbebauungen liegt der Immissionswert bei 15 % (IWWG = 0,15) der Jahresstunden.“ (2014, Geruchsgutachten deBAKOM, S.19 Kap. 4.1). Dieser Wert wird gemäß Grafik aus dem Gutachten im Südosten des Untersuchungsgebiets in den Bereichen Rütgers sowie HIS/HSB überschritten.

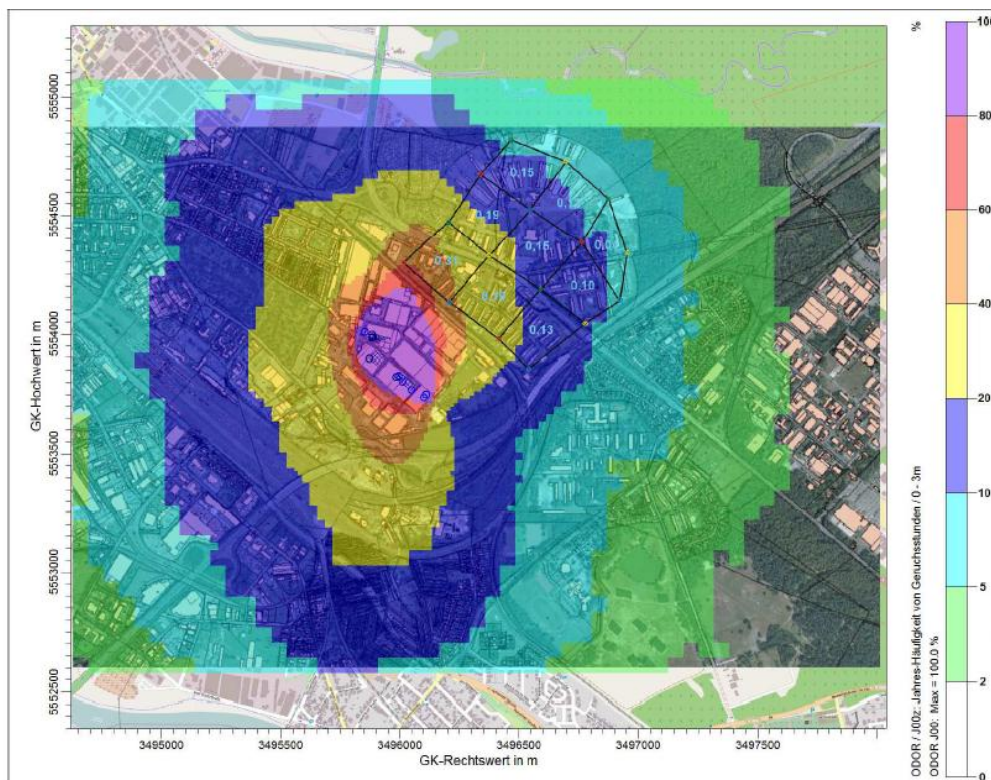


Abb. 9 Ergebnis aus dem Geruchsgutachten zur Planung Pioneer-Kaserne Immissionsquelle: Fa. Goodyear Dunlop Tires Germany GmbH (2014)

Die geplanten Nutzungen im Untersuchungsgebiet sind voraussichtlich nicht durch die Immissionsquelle der Fa. Goodyear Dunlop Tires Germany GmbH betroffen, da insbesondere auf dem Rütgers-Areal unbedenkliches robustes Gewerbe angesiedelt werden soll. Zudem vermindert die Firma Goodyear durch Umstrukturierungen auf dem Firmengelände die Belastung durch Geruchsmissionen kontinuierlich.

2.3 Planungsrechtlicher Status

2.3.1 Regionaler Flächennutzungsplan 2010

Im Regionalen Flächennutzungsplan der Metropolregion FrankfurtRheinMain aus dem Jahre 2010 wird das Untersuchungsgebiet als gewerbliche Baufläche (Bestand) dargestellt, die direkte Umgebung des Hauptbahnhofs als gemischt genutzte Baufläche (Bestand). Der nördlich an das Untersuchungsgebiet angrenzende Friedhof ist als Regionaler Grünzug ausgewiesen.

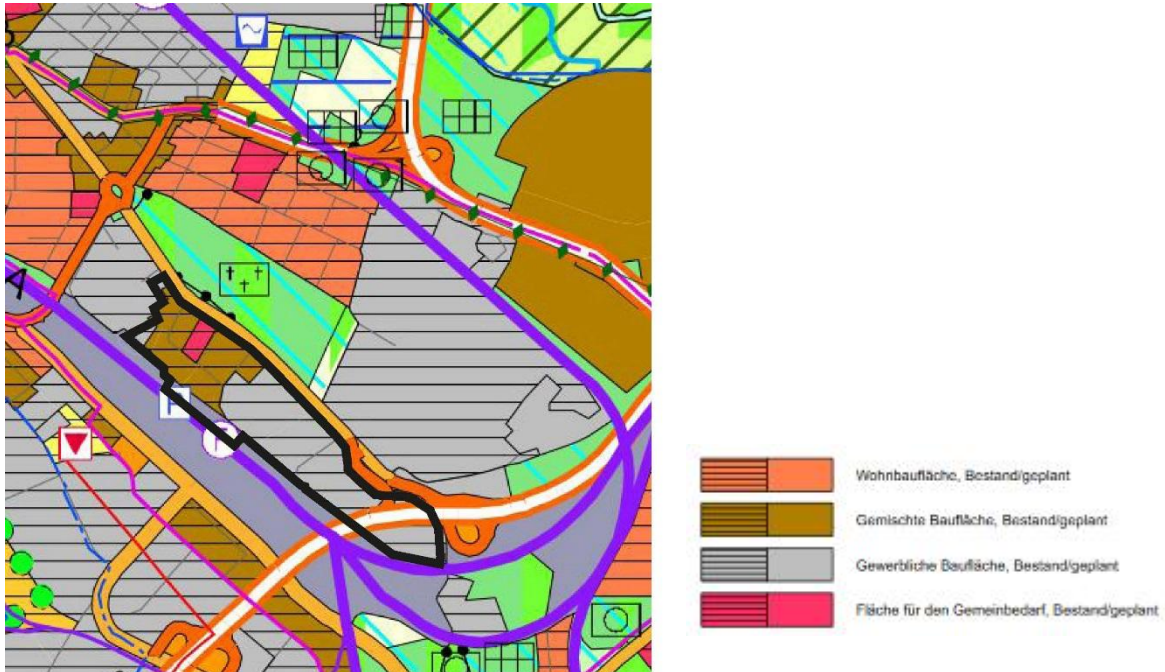


Abb. 10 Auszug aus dem Regionalen Flächennutzungsplan (2010)

2.3.2 Bebauungsplanung

Innerhalb des Untersuchungsgebiets gibt es Teilbereiche, für die Planungsrecht in Form eines rechtskräftigen Bebauungsplans besteht. Bauvorhaben, die außerhalb dieser Bebauungspläne liegen, werden nach §34 BauGB beurteilt.

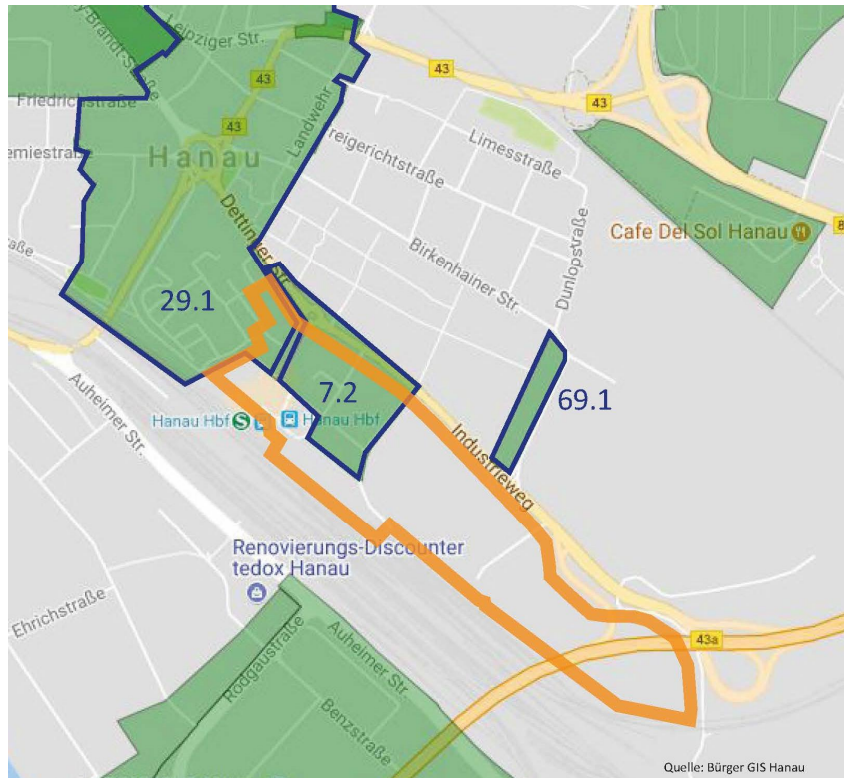


Abb. 11 Übersicht Bebauungspläne im Untersuchungsgebiet

Bebauungsplan 29.1 „Ehrensäule“

Rechtsgültig seit
02.10.1981

Ziele: Reduzierung von Verkehrsflächen, Neuordnung nach Gewerbeumsiedlung, Festsetzung eines Misch-, Gewerbe- und Industriegebiets

Bebauungsplan 7.2 „Bahnhofsvorplatz“

Rechtsgültig seit
12.11.1978

Ziele: Schaffung von Planungsrecht für Arbeitsamt, Städtebauliche Neuordnung

Es gibt folgende Bebauungspläne:

Bebauungsplan 7.2 „Bahnhofsvorplatz“

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans 7.2 umfasst die Fläche des Arbeitsamts (heute Bundesagentur für Arbeit) und das Baufeld zwischen Ottostraße und Daimlerstraße. Der B-Plan sichert unter anderem den seinerzeit vorgesehenen Bau des Verwaltungsgebäudes des Arbeitsamts. Dieser Bereich des B-Plans ist als Kerngebiet (MK) ausgewiesen und der restliche Teil des B-Plans als Mischgebiet (MI). Im MK-Gebiet für das Gebäude des Arbeitsamts ist eine 8-geschossige Bebauung mit einer geschlossenen Bauweise sowie eine Grundflächenzahl (GRZ) von 0,4 und eine Geschossflächenzahl (GFZ) von 1,5 zulässig. Im benachbarten MI-Gebiet ist eine Bebauung mit 4 bis 5 Geschossen, einer offenen Bauweise sowie einer GRZ von 0,4 und einer GFZ von 1,1 zulässig. Für den Teilbereich Haus rund um das Erwerbsleben ist zudem ein neuer Bebauungsplan „Bebauungsplan 7.2.1, Dienstleistungszentrum am Bahnhof“ in Aufstellung. Die Offenlage soll im 3. Quartal 2023 beschlossen werden und Satzungsbeschluss ist voraussichtlich im 1. Halbjahr des Jahres 2024.

Bebauungsplan 29.1 „Ehrensäule“

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans 29.1 umfasst unter anderem Grundstücke mit Geschosswohnungsbauten, einer Bowling-Halle und einem Café an der Straße „Am Hauptbahnhof“. Dieser Bereich des B-Plans ist als Mischgebiet (MI) ausgewiesen. Im MI-Gebiet ist eine 1

bis 9-geschossige Bebauung mit einer geschlossenen Bauweise sowie einer GRZ von 0,4 und einer GFZ von 1,0 zulässig.

2.4 Übergeordnete Verkehrsplanung

Nordmainische S-Bahn

Mit dem geplanten Ausbau der Nordmainischen S-Bahn wird eine deutliche Stärkung des öffentlichen Bahnverkehrs zwischen Hanau und Frankfurt am Main verfolgt und zugleich eine weitere Bedeutungszunahme des Hanauer Hauptbahnhofs eintreten. Die zukünftige Linie ist Teil des Großprojekts Frankfurt RheinMainplus und wird die Städte Maintal und Hanau im 15-Minuten-Takt an den Frankfurter Osten anbinden. Mit den Kapazitäten der Nordmainischen S-Bahn wird die südmainische Strecke entlastet.

Für den Ausbau der Nordmainischen S-Bahn werden Flächen im Eigentum der Deutschen Bahn angrenzend an das Untersuchungsgebiet und der Entwicklungsfläche Heraeus Quarzglas benötigt. Die Güterbahnhofstraße im Westen des Untersuchungsgebiets ist als Zufahrt und Fläche für Baustelleneinrichtungen vorgesehen.

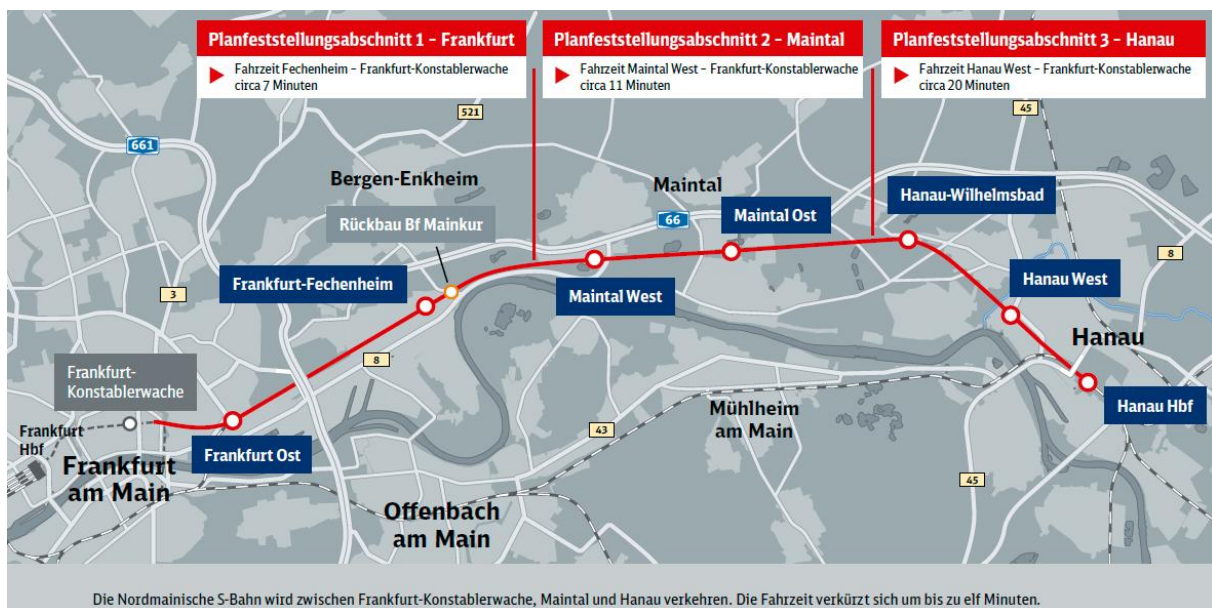


Abb. 12 Planung Nordmainische S-Bahn (Quelle:2019 DB Deutsche Bahn)

2.5 Quartiersbezogene Entwicklungsziele im gesamtstädtischen Kontext

Der Hauptbahnhof ist seit seiner Eröffnung 1867 für die überregionale Anbindung von entscheidender Bedeutung und ein wichtiger Ankunfts-, Abreise- bzw. Umsteigeknoten (ICE-Haltepunkt). Der näher an der Innenstadt gelegene Westbahnhof hat dadurch eine Bedeutungsminderung erfahren. Die Verbindung zwischen Hauptbahnhof und Stadtmitte sollte aufgewertet werden und damit den Hauptbahnhof zum Beispiel durch eine höhere Attraktivität der Fuß- und Radwegeverbindung, ein verbessertes ÖPNV-Angebot stärker an die Innenstadt anbinden.



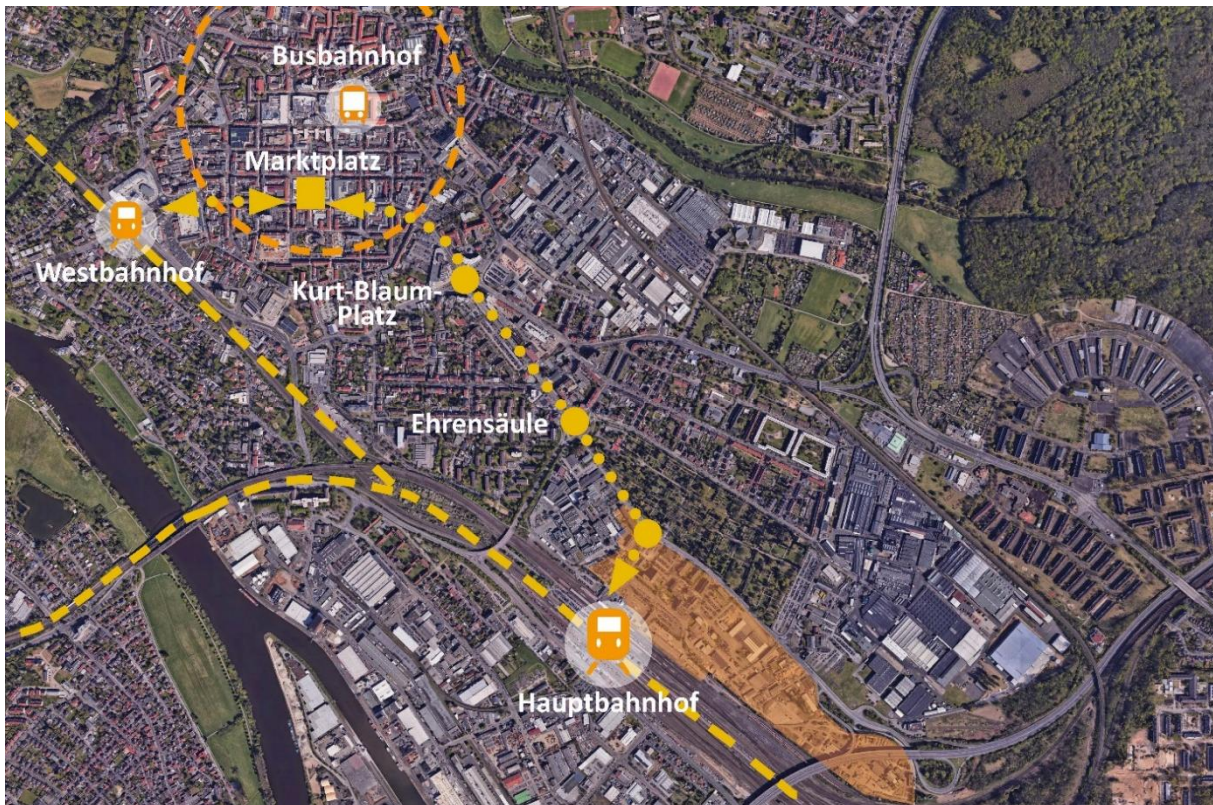


Abb. 13 Verbindung Hauptbahnhof - Stadtmitte

Gemäß der Statistik des Regionalverbandes FrankfurtRheinMain gab es in Hanau im Jahr 2018 rund 34.000 Einpendelnde und rund 23.000 Auspendelnde.

Vor allem Unternehmen in der Nähe oder am Hauptbahnhof können durch die optimale verkehrliche Anbindung ideale Standortbedingungen vorfinden.

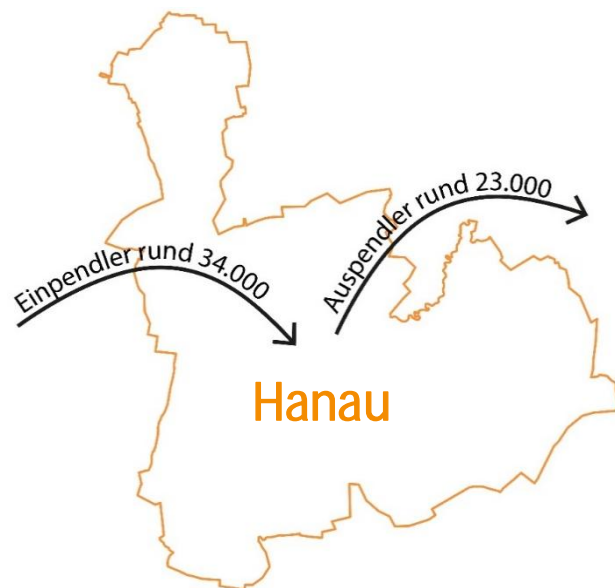


Abb. 14 Pendler/innenbewegung (2018)

3. Bestandsaufnahme

Als Grundlage für künftige Entwicklungsszenarien wurde das Untersuchungsgebiet im Hinblick auf die vorhandenen Flächen, deren Struktur und Nutzung, die Bausubstanz und deren Zustand sowie den öffentlichen Raum, die Freiraumstruktur und die Verkehrsinfrastruktur analysiert und bewertet. Die Ergebnisse der Bestandsaufnahme beziehen sich auf das Jahr 2019.

3.1 Nutzungen, Flächen, Gebäude und Zustand

3.1.1 Nutzungen

Unterschiedliche Nutzungen mit gewerblichen bzw. industriellen Schwerpunkten grenzen an das Untersuchungsgebiet an. Im Einzelnen sind dies westlich die Firma Heraeus und im Nordosten die Firma Dunlop mit gewerblichen Nutzungen. Im Norden liegt der durch eine Mauer gefasste Friedhof und im Süden die Gleistrasse der DB. Das Untersuchungsgebiet ist damit in seiner Lage von starken räumlichen Barrieren geprägt. Die bisherige industrielle Nutzung auf dem Firmengelände von Heraeus bildet die Schnittstelle zwischen den innerstädtischen Wohnquartieren und dem Untersuchungsgebiet.

Die in der Abbildung 15 dargestellte Konversionsfläche teilt sich in die nördlich gelegene ehemalige Pionierkaserne, die im Schwerpunkt als Wohnquartier entwickelt wird und die südliche Sportsfield-Housing-Kaserne deren zukünftige Nutzung noch diskutiert wird.



Abb. 15 Flächennutzung in der Umgebung

Nutzungen im Untersuchungsgebiet:

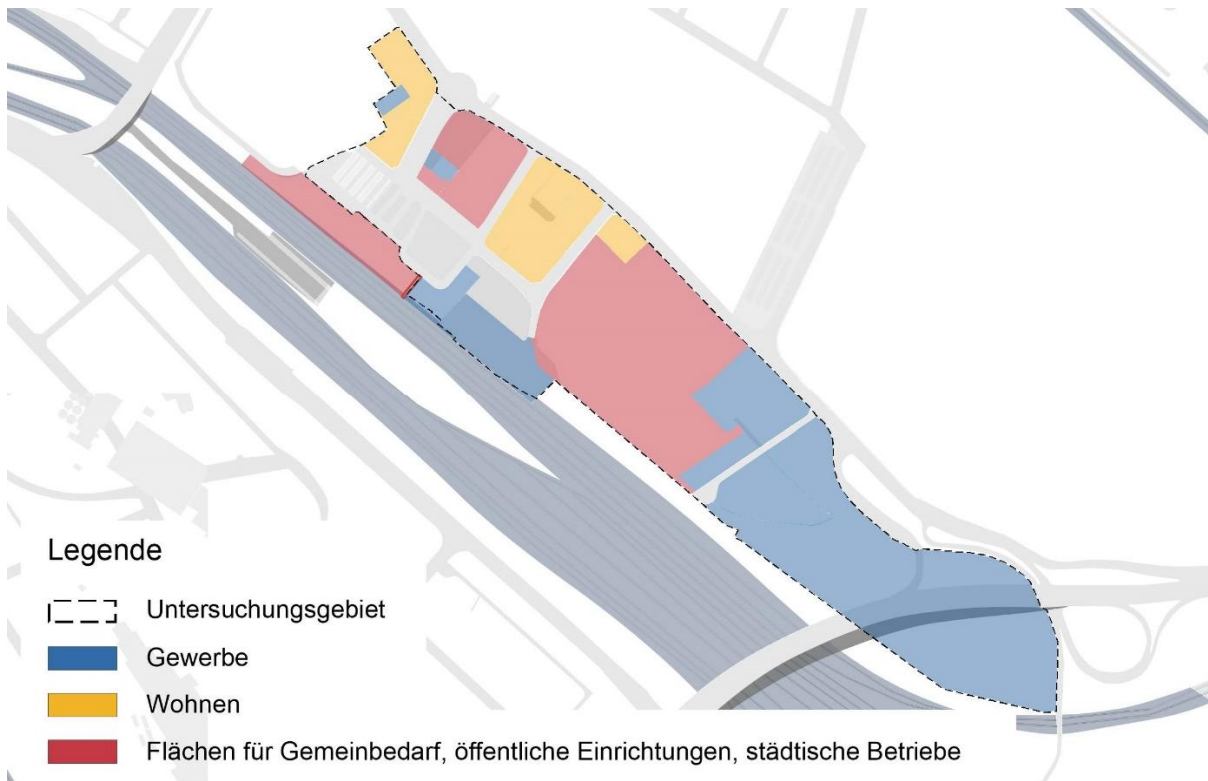


Abb. 16 Flächennutzung im Untersuchungsgebiet

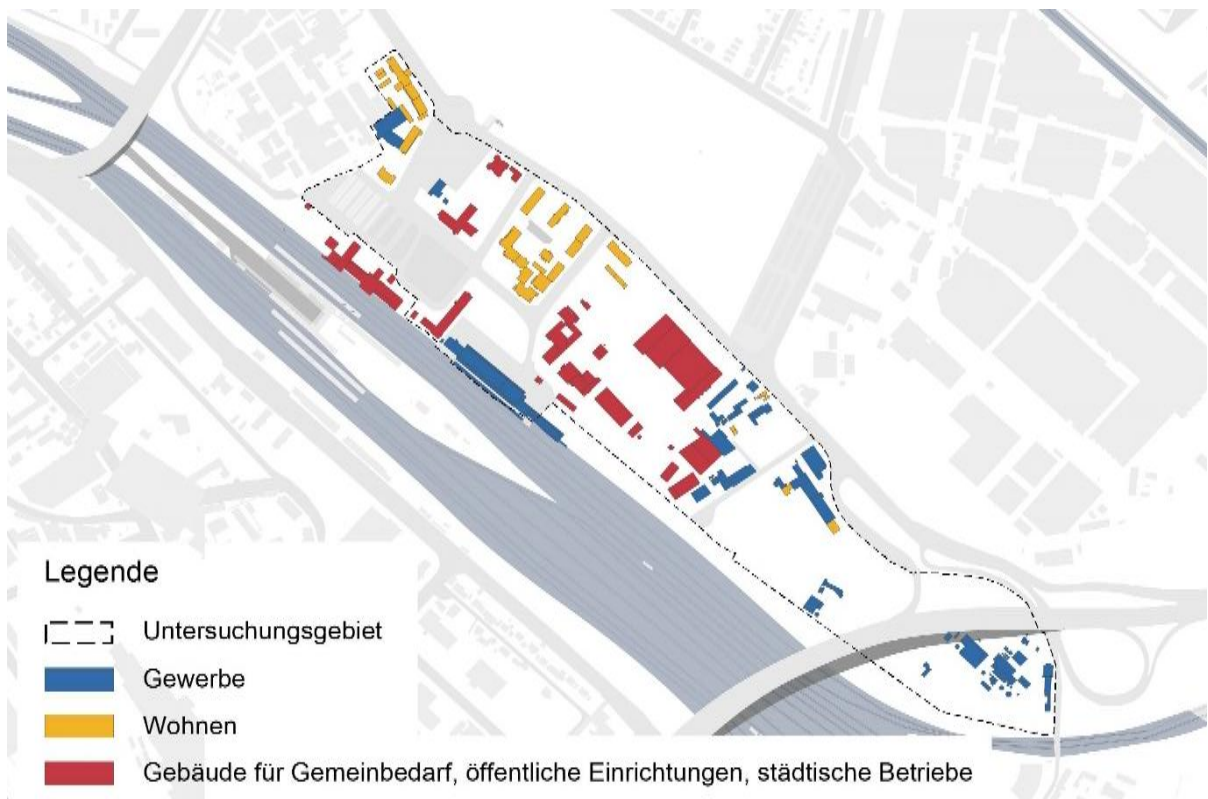


Abb. 17 Gebäudenutzung im Untersuchungsgebiet

3.1.2 Bewertung öffentlicher Raum und Freiraum

Neben den privaten Grundstücken wurde auch der öffentliche Raum und Freiraum im und angrenzend an das Untersuchungsgebiet betrachtet und bewertet.

Auffallend positiv ist der Zustand der Bereiche Dettinger Straße, Am Hauptbahnhof und Industriefweg zu bewerten. Asphaltbelag, Fahrradwege und Grünflächen sind augenscheinlich vor kurzer Zeit erneuert worden.

Durch mangelhafte Gestaltung fällt jedoch der gesamte Vorplatz des Hauptbahnhofs bis hin zum Eingang des Betriebshofs HIS auf. Der öffentliche Raum ist stark durch Parkierung geprägt. Unregelmäßige Baumpflanzungen gliedern diese Stellplatzanlagen. Es gibt keine stadtbildprägenden Grünstrukturen, lediglich auf Restflächen zwischen Gleistrasse und Güterbahnstraße oder entlang der Böschungskanten haben sich ein Grünbesatz und Bäume entwickelt. Insbesondere die Güterbahnstraße vermittelt wenig Sicherheit durch eine veraltete Beleuchtung, schadhafte Straßenoberflächen und Müll am Straßenrand (vgl. Abbildung 35). Es gibt im Hauptbahnhofumfeld keine öffentlichen Flächen und Freianlagen mit einer attraktiven Aufenthaltsqualität für Fußgänger/innen, pendelnde Personen und keine Platzgestaltung, die der Funktion als Stadteingang gerecht würde. Der nördlich an das Untersuchungsgebiet angrenzende Hauptfriedhof ist als Erholungsraum und Aufenthaltsfläche, wegen der erforderlichen Rücksichtnahme auf die Würde des Friedhofs, wenig geeignet. Nähere Erläuterungen folgen im Kapitel 4. Städtebauliche Mängel und Konflikte.



Abb. 19 Ergebnis Ortsbegehung öffentlicher Raum (Ausgangssituation zu Beginn der VU im Jahr 2019)

3.1.3 Flächenbewertung

Im Untersuchungsgebiet wurden sämtliche Freiflächen betrachtet und in der Bewertung folgenden drei Kategorien zugeordnet:

1. **Sehr guter bis guter Zustand – kein bis geringer Modernisierungs-/Instandsetzungsbedarf**
2. **Leichte bis mittlere Mängel– mittlerer Modernisierungs-/Instandsetzungsbedarf**
3. **Erhebliche bis schwere Mängel – hoher bis sehr hoher Modernisierungs-/Instandsetzungsbedarf**

Betrachtet wurde beispielsweise der Pflegezustand, die Nutzungsqualität, Zustand der Oberflächen, Mülleinhausungen, Einfriedungen, Versiegelungsgrad usw. Insgesamt wurden meist deutliche Mängel festgestellt, deren Beseitigung mit hohem bis sehr hohem Modernisierungs-/Instandsetzungsaufwand einhergeht. Nur wenige unbebaute Grundstücksflächen sind in einem guten bis sehr guten Zustand.

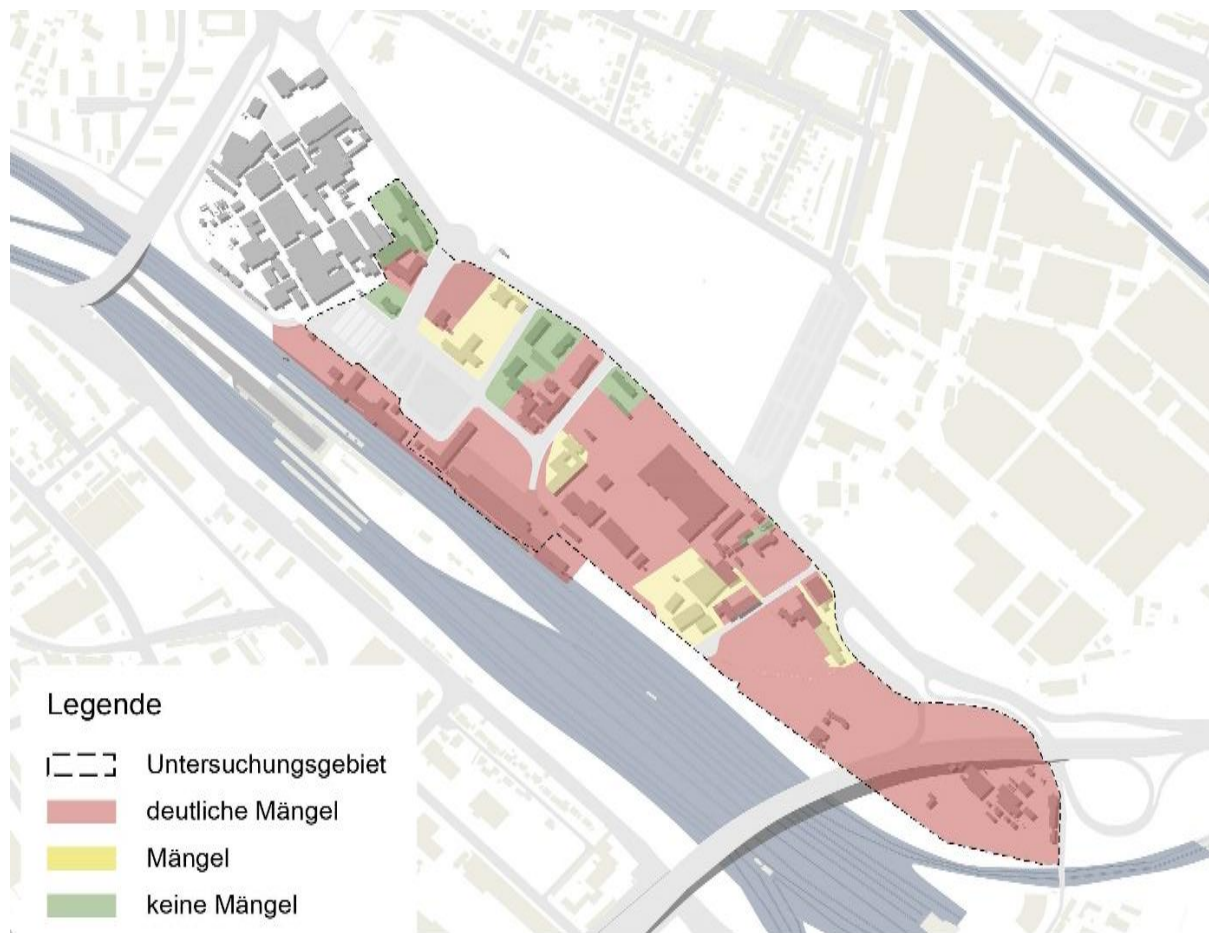


Abb. 20 Ortsbegehung Zustand der unbebauten Grundstücksflächen (Ausgangssituation zu Beginn der VU im Jahr 2019)

3.1.4 Gebäudezustand

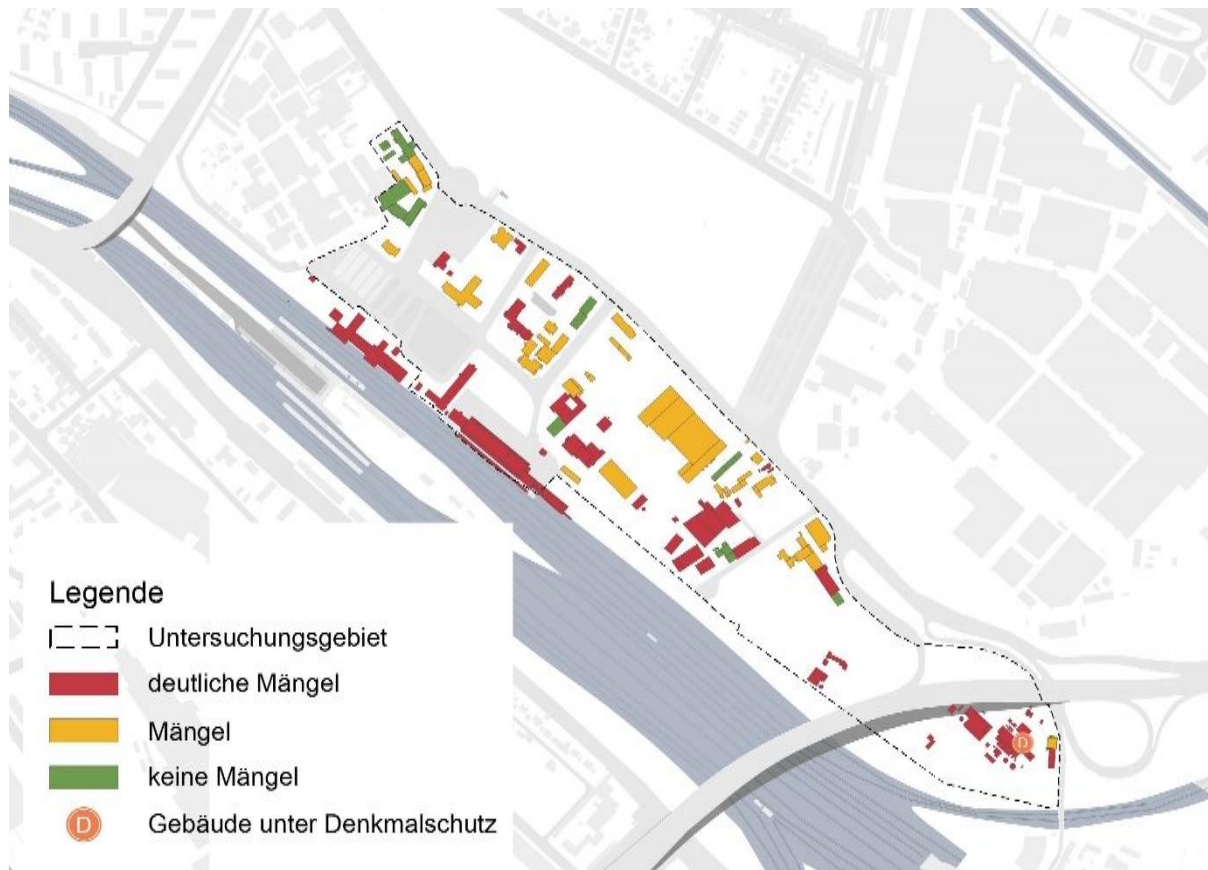


Abb. 21 Ortsbegehung Gebäudezustand (Ausgangssituation zu Beginn der VU im Jahr 2019)

Sämtliche Gebäude des Untersuchungsgebiets wurden im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchungen in Augenschein genommen und ihr Zustand bewertet. Betrachtet wurde dabei der Zustand von Fassaden, Dächern und Regenentwässerung, Fenstern und Türen. Bei der Gesamtbewertung wurden Schäden an Fassaden und Dächern stärker gewichtet als Schäden an Fenstern und Türen, da bei ihrer Beseitigung höhere Kosten anfallen. Zur Beurteilung der Fassaden wurde der Zustand der Putzflächen (Risse, Feuchtigkeit, etc.) bzw. des verwendeten Materials (z.B. Ziegel) bewertet. Bei der Beurteilung der Dächer wurden der allgemeine Zustand, das Material sowie der Zustand der Regenrinnen, Fallrohre und ggf. vorhandenen Schornsteine erfasst und beurteilt.

1. Sehr guter bis guter Zustand – kein bis geringer Modernisierungs- / Instandsetzungsbedarf

Das Gebäude weist keine Mängel auf oder es handelt sich um einen Neubau. Die Fassade ist ohne Schäden, die Fenster sind intakt und isolierverglast, das Dach hat keine größeren sichtbaren Schäden der Dacheindeckung.

2. Leichte bis mittlere Mängel – mittlerer Modernisierungs- / Instandsetzungsbedarf

Bauliche Mängel sind erkennbar; die Fassade hat Fugen- und Putzschäden, die Fenster sind erneuerungsbedürftig und sind ggf. nur einfachverglast, das Dach ist verwittert. Die Gebäude weisen Schäden an einzelnen Bauteilen auf, die bei weiterer unterlassener Instandsetzung dazu geeignet sind, zu größeren Schäden zu führen. Ein Handlungsbedarf wird gesehen.

3. Erhebliche bis schwere Mängel – hoher bis sehr hoher Modernisierungs- / Instandsetzungsbedarf

Die baulichen Mängel sind wesentlich gravierender. Die Gebäude weisen Schäden an mehreren Bauteilen auf und zum Teil liegen bereits Folgeschäden aufgrund unterlassener Instandhaltung vor. Eine Modernisierung / Instandsetzung ist dringend erforderlich, eine Unterlassung würde dauerhaft zu substanzbedrohenden Schäden führen. Die Rentabilität der Modernisierung / Instandsetzung oder ein Abbruch bei nicht denkmalgeschützten Gebäuden ist zu prüfen.

Allgemeiner Gebäudezustand:

Im Untersuchungsgebiet wurden der öffentliche Raum sowie 33 Grundstücke mit ihren Freiflächen und Gebäudebeständen analysiert. Auf den Grundstücken befinden sich Bürogebäude, Gewerbebauten, Wohnhäuser und in Teilbereichen industriell genutzte Gebäude. Von den 33 Grundstücken sind 28 Grundstücke heterogen und teilweise sehr kleinteilig mit insgesamt 69 Gebäuden bebaut. Von allen Gebäuden weisen etwa die Hälfte der Gebäude (49 %) erhebliche bis schwere Mängel und mehr als ein Drittel (36 %) leichte bis mittlere Mängel auf. Nur 15 % der Gebäude sind in einem sehr guten bis guten Zustand. Bei den gewerblich genutzten Grundstücken ist zudem mit Altlasten im Gebäudebestand oder Boden zu rechnen. Diese können die Projektentwicklungskosten im Falle einer zukünftigen Umnutzung erhöhen.

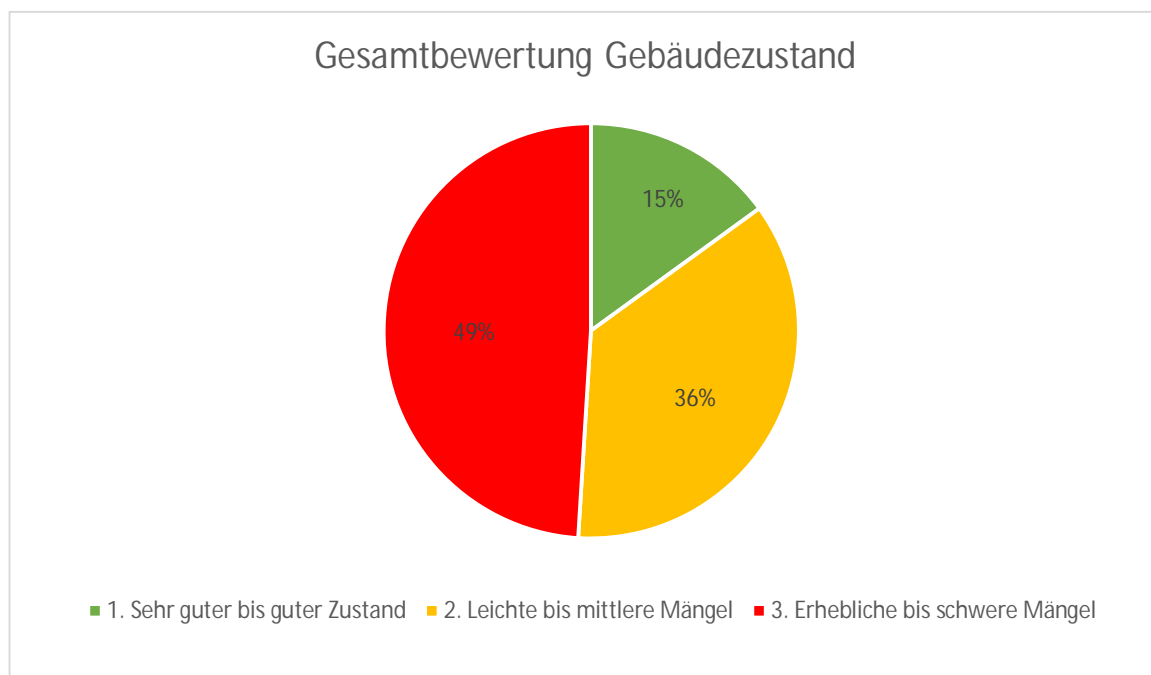


Abb. 22 Diagramm - Gesamtbewertung Gebäudezustand (Ausgangssituation zu Beginn der VU im Jahr 2019)

Zustand gewerblich genutzte Gebäude:

Bei den Bereichen, die industriell und gewerblich genutzt werden, weisen rund 60 % von den insgesamt 48 betrachteten Gebäuden erhebliche bis schwere Mängel auf und rund 30 % leichte bis mittlere Mängel, wobei dies für die aktuelle Nutzung anscheinend kein Problem ist. Knapp ein Zehntel der erfassten Gebäude sind in einem sehr guten bis guten Zustand.

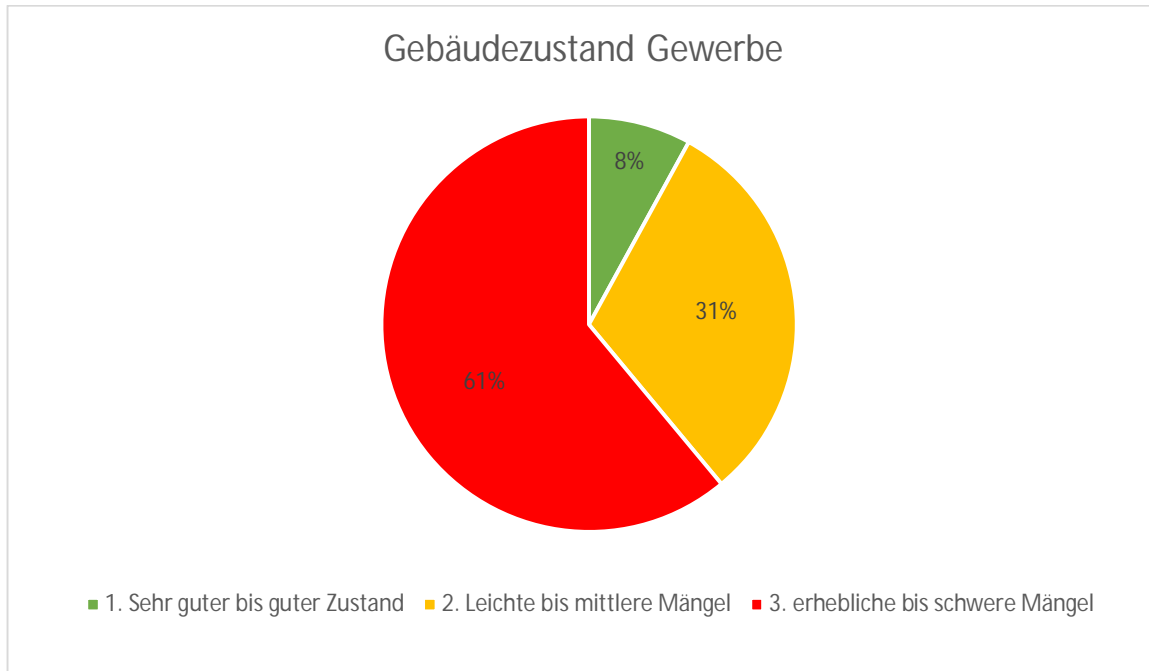


Abb. 23 Diagramm - Bewertung Gebäudezustand Gewerbe (Ausgangssituation zu Beginn der VU im Jahr 2019)

Zustand Wohnhäuser:

Die untersuchten 21 Wohngebäude sind meist in einem ausreichenden Zustand. Knapp die Hälfte der Gebäude weisen leichte bis mittlere Mängel auf. Fast 30 % der Gebäude sind in einem sehr guten Zustand. Dieser Anteil wird voraussichtlich weiter wachsen, da im Rahmen der Ortsbegehungen festgestellt wurde, dass Modernisierung- / Instandsetzungsmaßnahmen insbesondere in der Daimlerstraße umgesetzt werden. Erhebliche bis schwere Mängel liegen bei rund einem Viertel der betrachteten Gebäude vor. Hierbei fallen vor allem die Gebäude an der Boschstraße Ecke Daimlerstraße auf, wobei aktuell auch hier in Teilen Sanierungsmaßnahmen umgesetzt werden.

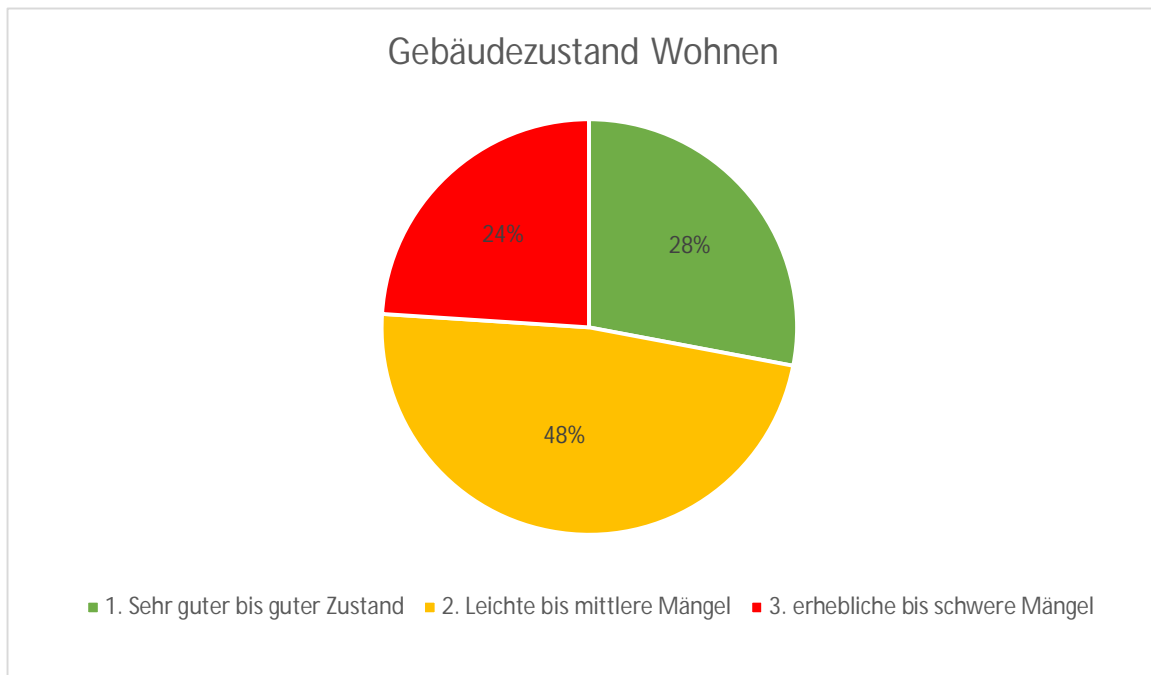


Abb. 24 Diagramm - Bewertung Gebäudezustand Wohnen (Ausgangssituation zu Beginn der VU im Jahr 2019)

Ergebnis Gebäudebewertung (Gewerbe und Wohnen):

Nur 15 % der 69 betrachteten Gebäude sind in einem sehr guten bis guten Zustand. Die Gebäude im gesamten Untersuchungsgebiet (inkl. ihrer Freiflächen) weisen hingegen überwiegend einen sehr hohen Modernisierungs- / Instandsetzungsbedarf auf und entsprechen meist nicht mehr zeitgemäßen Standards und Ansprüchen. Insbesondere die gewerblich genutzten Grundstücke im südöstlichen Bereich des Untersuchungsgebiets weisen erhebliche bis schwere Mängel auf. Zusammenfassend liegen eine Vielzahl von städtebaulichen Missständen im Sinne des § 136 Abs. 3 Nr. 1b) und 1h) vor.

3.2 Fotodokumentation

Durch Ortsbegehungen (2018 und 2019) konnte eine Einschätzung zum Zustand der Gebäude erarbeitet werden. Die folgende Fotodokumentation verdeutlicht den Zustand der Bausubstanz. Eine Befragung der Eigentümer qualifiziert die Analyse zusätzlich (siehe Kapitel 8. Dialog und Mitwirkung).

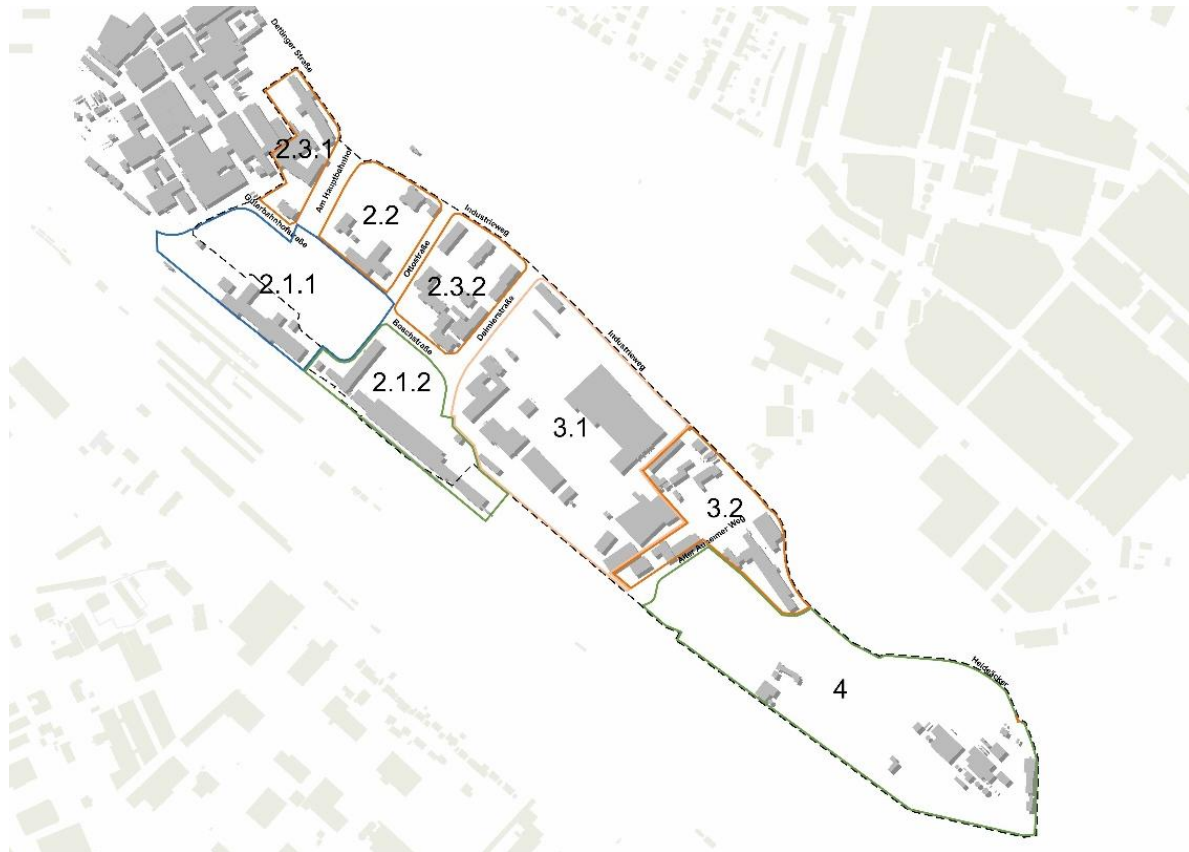


Abb. 25 Übersichtskarte Fotodokumentation

Teilbereich 2.3.1 (Dettinger Straße/Am Hauptbahnhof)

Das Teilbereich 2.3.1 ist überwiegend von Wohnungsbau geprägt. Hier steht auch das mit 9 Geschossen höchste Gebäude im Untersuchungsgebiet. Im Weiteren befinden sich in diesem Bereich ein Café sowie ein Bowling-Center.

Nutzung: Wohnen/Café/Bowling

Zustand: nur geringe Mängel, meist in gutem Zustand

Geschossigkeit: 1-9



Teilbereich 2.2 (Am Hauptbahnhof/Industrieweg)

Im Teilbereich 2.2 befindet sich die Bundesagentur für Arbeit sowie Wohngebäude mit kleinen Geschäften im Erdgeschoss.

Nutzung: Büronutzung, Restaurant, kleiner Supermarkt

Zustand: mittlere bis erhebliche Mängel

Geschossigkeit: 1-7



Teilbereich 2.3.2 (Ottostraße/Industrieweg/Boschstraße/Daimlerstraße)

Das Teilbereich 2.3.2 ist vollständig von Wohnungsbau geprägt. Im Freiraum, angrenzend an die Boschstraße, befindet sich ein öffentlicher Spielplatz.

Nutzung: Wohnen

Zustand: guter Zustand bis erhebliche Mängel

Geschossigkeit: 4



Teilbereich 2.1.1 (Güterbahnhofstraße/Boschstraße)

Der Teilbereich 2.1.1 umfasst den Bereich des Vorplatzes am Hauptbahnhof und das Hauptbahnhofsgebäude mit seinen Geschäften und sonstigen Nutzungen.

Nutzung: Hauptbahnhof Vorplatz (Geschäfte, Schnellrestaurants, Polizei, etc.), Busbahnhof, Radabstellanlagen, oberirdische Parkierungsanlagen

Zustand: erhebliche Mängel im gesamten Teilbereich

Geschossigkeit: 1-2



Teilbereich 2.1.2 (Boschstraße)

Das Teilbereich 2.1.2 umfasst das ehemalige Betriebsgelände der Aurelis.

Nutzung: Güterbahnhof, Gewerbe

Zustand: der Nutzung entsprechend ausreichend, Gebäudezustand allerdings mit teilweise erheblichen Mängeln und Verdacht auf Altlasten

Geschossigkeit: 1



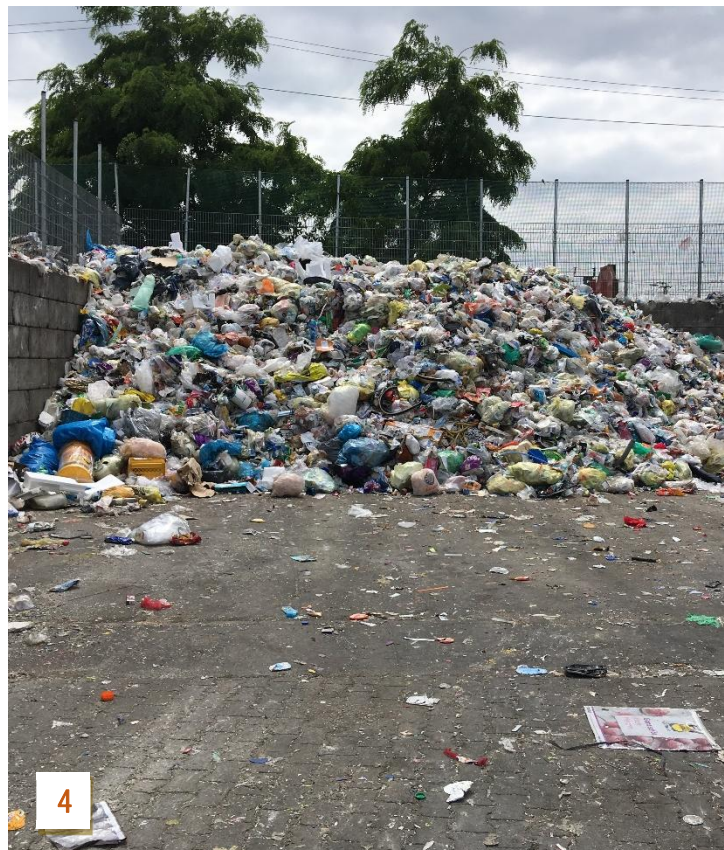
Teilbereich 3.1 (Industrieweg/Daimlerstraße)

Im Teilbereich 3.1 befinden sich das Betriebsgelände von HSB / HIS sowie ein Wohngebäude.

Nutzung: HSB / HIS Busdepot und Wertstoffhof der Stadt Hanau

Zustand: der Nutzung entsprechend ausreichend, bereits dokumentierter Sanierungsstau

Geschossigkeit: 1-4



Teilbereich 3.2 (Industrieweg/Alter Auheimer Weg)

Im Teilbereich 3.2 befinden sich überwiegend kleinteilige Gewerbebetriebe und dazugehörige Wohngebäude.

Nutzung: überwiegend gewerbliche Kleinbetriebe, vereinzelt Wohnen

Zustand: erhebliche Mängel bis ausreichender Zustand für die entsprechende Nutzung

Geschossigkeit: 1-2



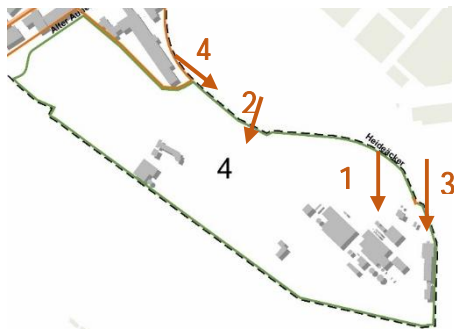
Teilbereich 4 (Alter Auheimer Weg/Heideäcker)

Das Teilbereich 4 ist geprägt durch das brachliegende Rütgersareal.

Nutzung: aktuell keine bzw. geringe Nutzung (Imprägnierung von Holz für z.B. Bahnschwellen, 1886-2017)

Zustand: erhebliche Mängel und Altlastenverdacht auf der gesamten Fläche, unter Denkmalschutz stehen 4 Bauten und Teile des Maschinenparks im östlichen Teil der Fläche

Geschossigkeit: 1-2



3.3 Eigentumsverhältnisse

Im Untersuchungsgebiet gibt es eine heterogene Eigentümerstruktur, die sich in unterschiedlichen Strukturen auf der Gesamtfläche verteilt. Die Stadt Hanau verfügt über 23 % der Flächen. Die stadteigene Tochter HSB hält rund 12 % der Flächen im Besitz. Mit Ausnahme des Rütgers-Grundstücks mit 30 % am Flächeneigentum und den Erwerbsflächen Bauprojekt Hanau GmbH mit 4 % am Flächeneigentum befinden sich viele der gewerblich genutzten Flächen im Besitz von privaten, kleineren Unternehmen. Die Wohngebäude befinden sich überwiegend im Eigentum von Wohnungsgesellschaften, wie z.B. der GWH (Wohnungsgesellschaft mbH Hessen).

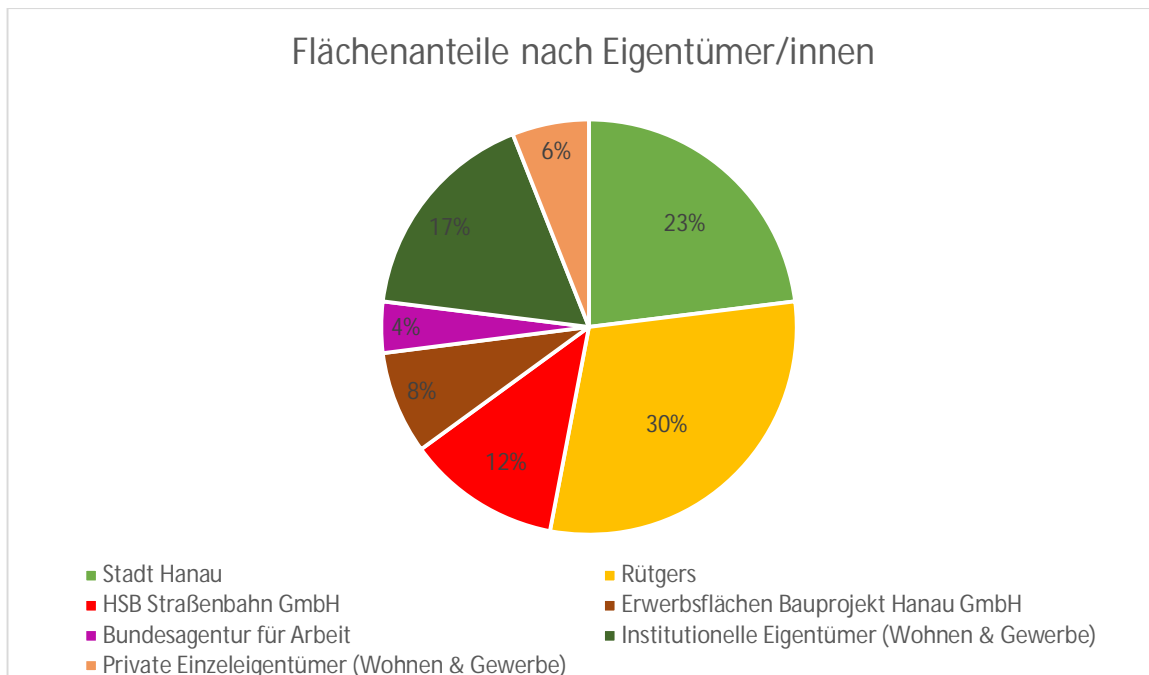


Abb. 26 Diagramm – Anteil der Flächen nach Eigentümer/innen (Ausgangssituation zu Beginn der VU im Jahr 2019)

Im unmittelbaren Umfeld des Hauptbahnhofs zeigt sich mit wenigen Ausnahmen eine eher institutionelle Eigentümerstruktur. Während sich die Wohnungsbestände überwiegend im Eigentum von kommunalen und privaten Wohnungsbaugesellschaften bzw. wenigen Privatanlegern befinden, stehen die gewerblichen Bau- und Nutzflächen überwiegend im Eigentum der Stadt oder potentieller Entwicklungspartner (z.B. DB AG, Aurelis, Land Hessen)

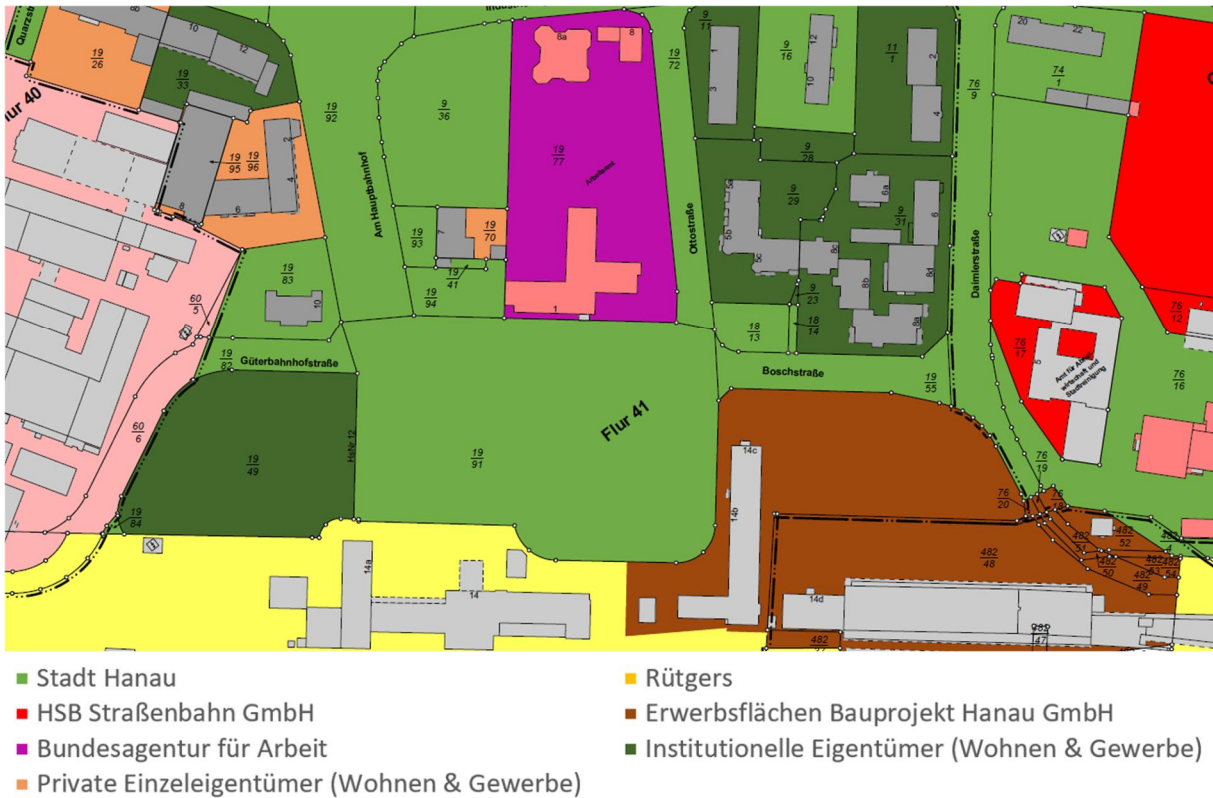


Abb. 27 Eigentümerstruktur im direkten Hauptbahnhofumfeld (Stand: 2019)

An das unmittelbare Hauptbahnhofsumfeld grenzt das gemeinsame Betriebsgelände von Hanner Straßenbahn AG (HSB) und dem Eigenbetrieb HIS/Abfallwirtschaft an, welches das Hauptbahnhofumfeld von den früher eher industriell geprägten Gewerbeflächen entlang des Alten Auheimer Weges trennt.

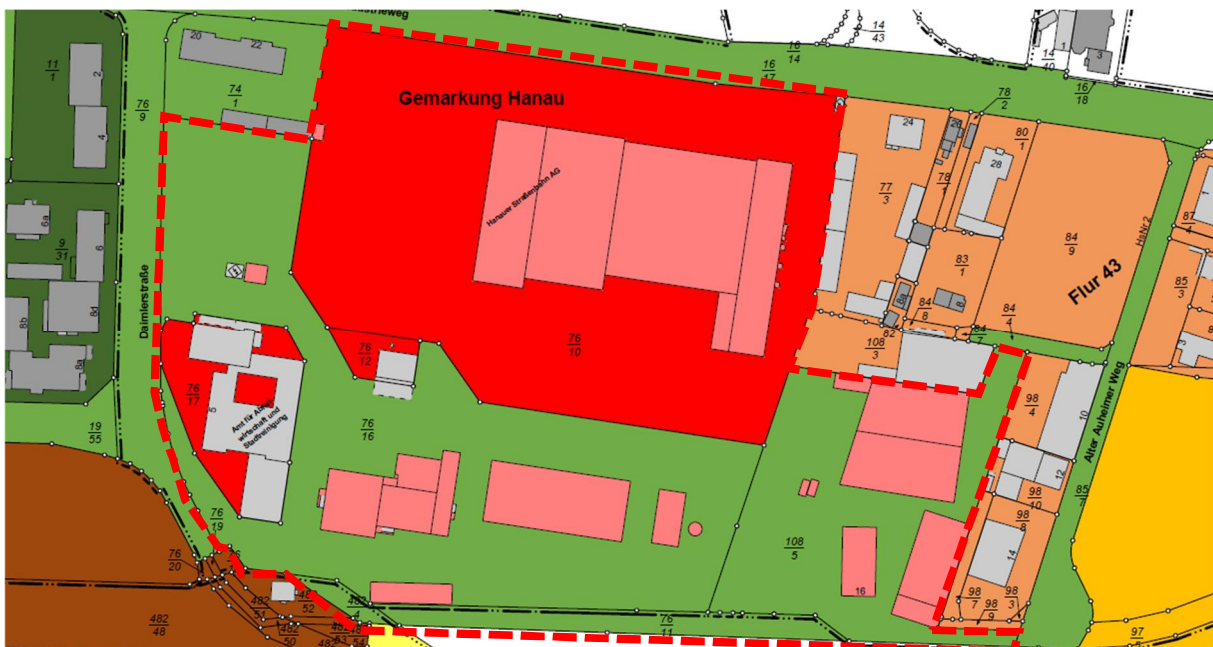


Abb. 28 Betriebsgelände HIS/HSB (rot umrandet) (Stand: 2019)

Der Gebietsteil östlich der HIS/HSB-Betriebstätten, erschlossen entlang der Industriestraße und des Alten Auheimer Weges, ist von kleinteiligen gewerblichen Eigentumsverhältnissen geprägt. Nur noch ein Teil der Betriebe wird durch die jeweiligen Eigentümer selbst geführt. Bei einem

Großteil der früher hier prägenden Nutzungen (Baubetriebe, produzierendes Gewerbe, industrielle Dienstleistungen) ist der ursprüngliche Betrieb aufgegeben und die Gebäude sind vermietet. Die Katasterstrukturen zeigen hier ein ungeordnetes Bild, die Grundstücksgrenzen sind teilweise durch Gebäude überbaut. Auch Lage, Zuschnitt und Größe der Grundstücke entsprechen heute zweckmäßig bebaubaren Gewerbeflächen nicht.

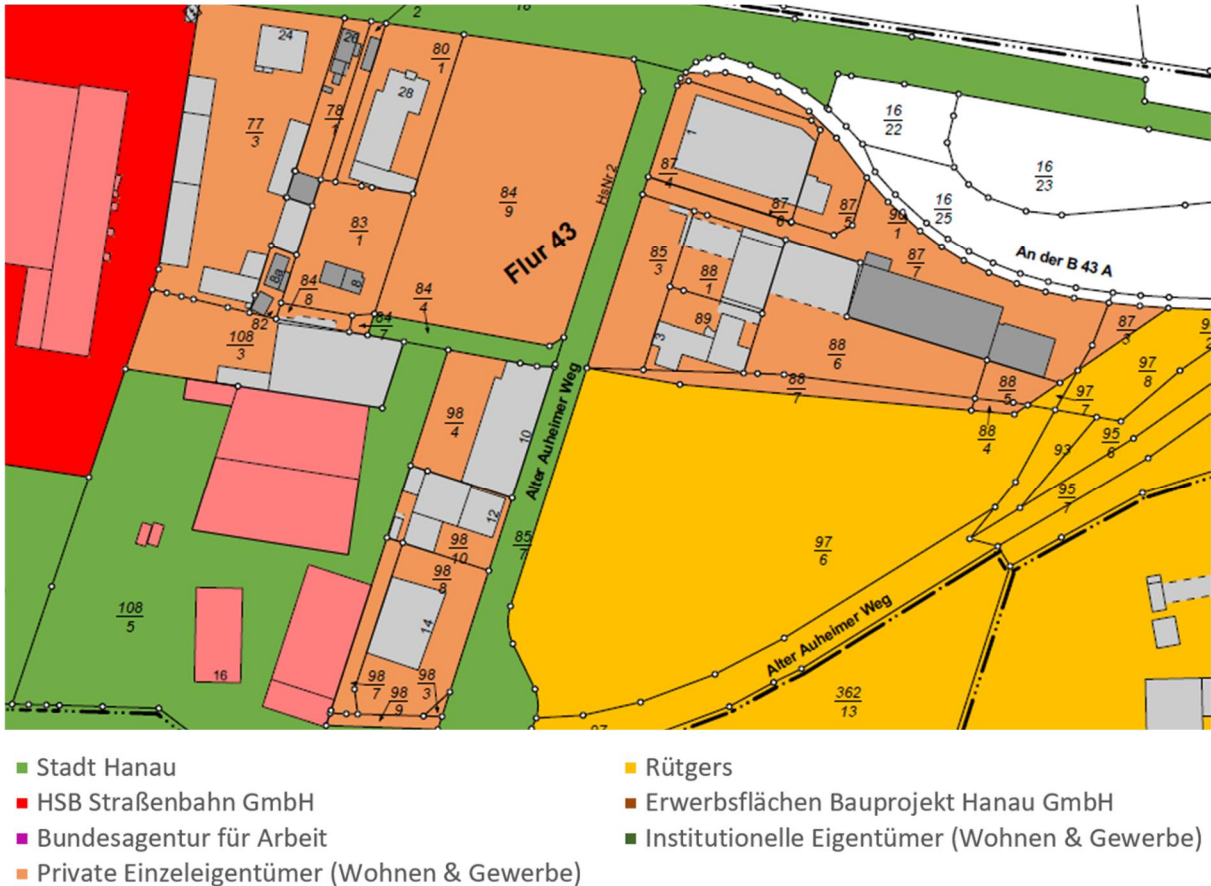


Abb. 29 Übersicht Eigentümer und Nutzungsstruktur kleinteiliges Gewerbe „Alter Auheimer Weg“ (Stand: 2019)

Östlich des Auheimer Weges schließt das großflächige Gelände (ca. 6 ha) der stillgelegten Rütgers Werke (Gleisschwellenbau) an, welches bereits an einen Projektentwickler veräußert ist.

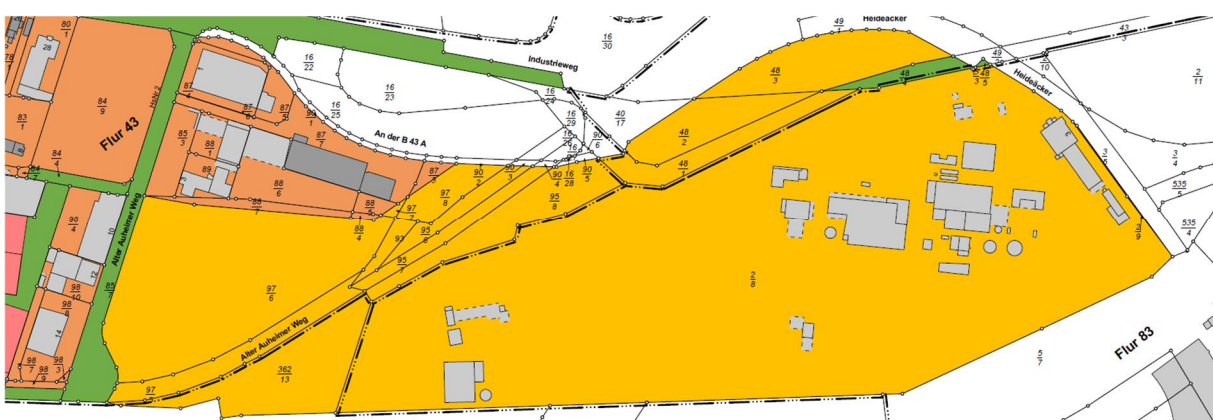


Abb. 30 Rütgers Gelände (gelb) (Stand: 2019)

3.4 Denkmalschutz

Im Untersuchungsbereich befinden sich gemäß DenkXweb (Teil des Denkmalverzeichnisses) und im Sinne der §§ 10 und 11 des Hessischen Denkmalschutzgesetzes folgende Kulturdenkmäler aus geschichtlichen, künstlerischen und technischen Gründen:

Denkmalgeschützte Objekte im Untersuchungsgebiet:

1. Dettinger Straße, Industriefweg
2. Rütgers-Werke

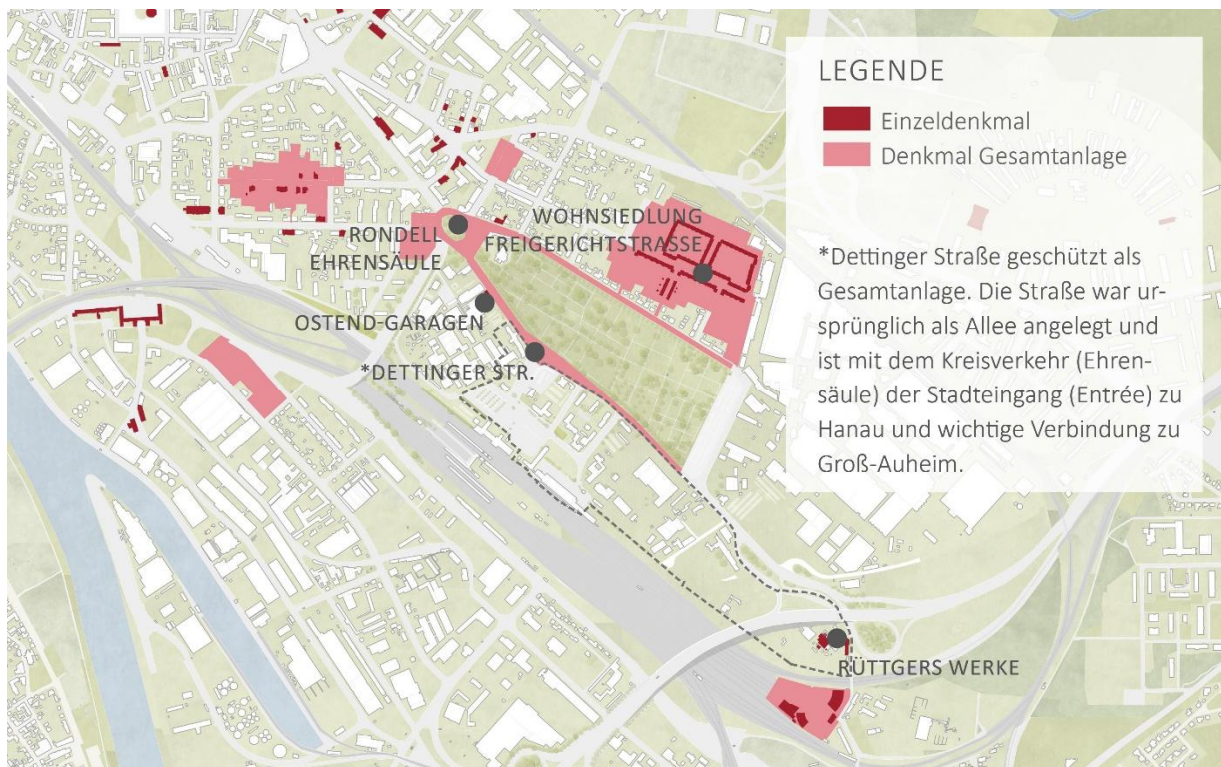


Abb. 31 Übersicht Denkmalschutz

Die nachfolgenden Inhalte dieses Kapitels beziehen sich auf die Webseite des Landesamts für Denkmalpflege Hessen <http://denkxweb.denkmalpflege-hessen.de/>:

Birkenhainer Straße/Dettinger Straße

Es stehen in diesem Bereich unter Denkmalschutz:

- Birkenhainer Straße (nur Straßenzug bis Ende Hauptfriedhof)
- Dettinger Straße (nur Straßenzug bis Ende Hauptfriedhof)
- Ehrensäule
- Hauptfriedhof

Die weitläufige Gesamtanlage im Osten der Hanauer Neustadt setzt sich aus der langgestreckten Fläche des Hauptfriedhofes und einem westlich gelegenen Verkehrskreisel zusammen.

Inhaltlicher Kernpunkt des Kreisels ist ein hoch aufragender, heute als Ehrensäule benannter Sandsteinobelisk aus dem Jahr 1775.

1846 wurde der neue städtische Friedhof angelegt, wobei man seinen Hauptzugang im Westen an das Rondell des Obeliskens verlegte.

Bei der Angriffswelle auf den heutigen Hauptbahnhof am 19. März 1945 fielen auch weite Bereiche des Hauptfriedhofes dem Bombenhagel zum Opfer. Die Christuskirche und die zwei gegenüberliegenden Wohnhäuser an der Akademiestraße wurden teilzerstört und nach 1945 im vereinfachenden Stil des Wiederaufbaus wiederhergestellt. Mit den Neubauten einer Kapelle mit Krematorium auf dem Hauptfriedhof (1953) und der Christuskirche (1960, Architekt Prof. Johannes Ludwig/München) wurden gestalterisch neue Akzente gesetzt.

Rütgers-Areal

Die Rütgerswerke AG siedelte 1886 von Berlin-Charlottenburg nach Großauheim über. Bis zum Jahr 2017 wurde hier Holz für Eisenbahnschwellen imprägniert. Unter Denkmalschutz stehen insgesamt vier Bauten und Teile des Maschinenparks.

Einzeldenkmale sind der Verwaltungsbau, die Imprägnierhalle, das Kesselhaus und ein Nebengebäude. Auf dem weiteren Werksgelände blieben darüber hinaus verschiedene Bauten samt in Teilen ebenfalls denkmalgeschützter technischer Ausstattung erhalten. Bilder des Gesamtensembles zeigt die Fotodokumentation im Kapitel 3.2.

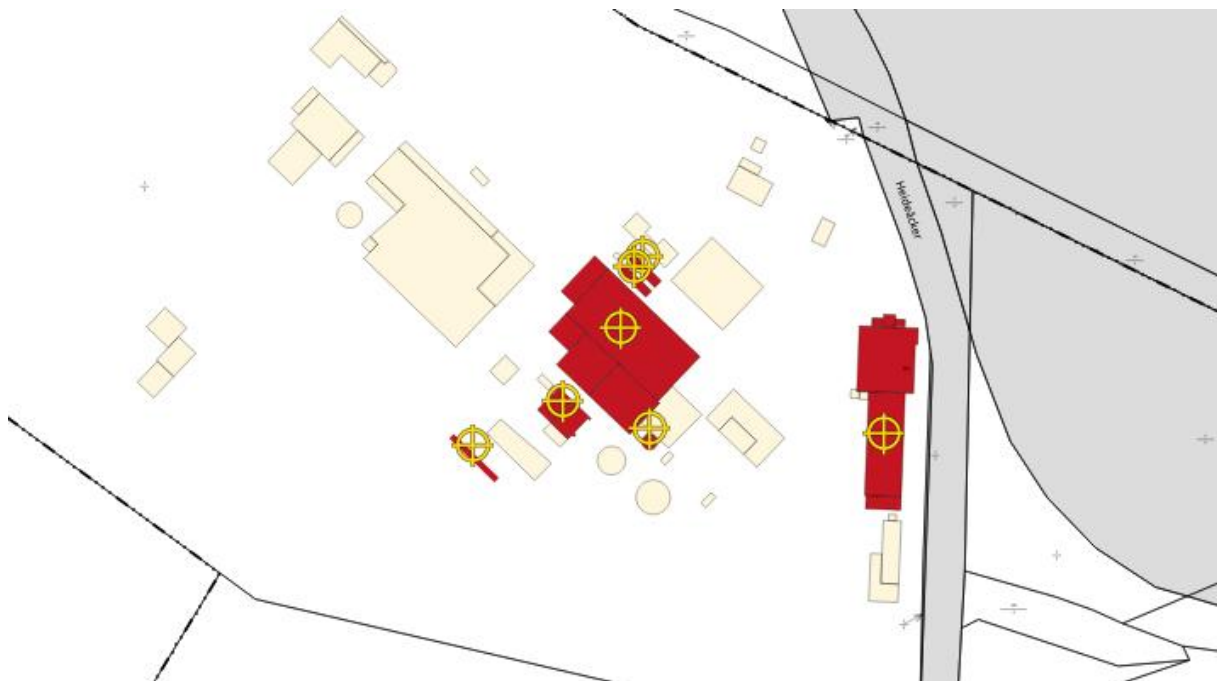


Abb. 32 Denkmalschutz auf dem Rütgers-Areal

3.5 Verkehr und Mobilität

3.5.1 Motorisierter Verkehr (Taxi, PKW, LKW, Krafträder)

Das Untersuchungsgebiet ist über die Straßen Dettinger Straße und Industriegeweg sowie über einen Anschluss an die Bundesstraße B43a anfahrbar. Die innere Erschließung wird durch die Straßen Am Hauptbahnhof, Ottostraße, Daimlerstraße sowie südöstlich über den Alter Auheimer Weg gebildet. Das Gelände der Hanauer Straßenbahn (HSB) und des Betriebshofs (HIS) trennt das Untersuchungsgebiet in zwei Teile. Der östliche Teil wird über den Industriegeweg und den Alter Auheimer Weg erschlossen. Im Gebiet entsteht eine Netzstruktur durch die Boschstraße, Am Hauptbahnhof, Ottostraße und Daimlerstraße. Das Gelände der Hanauer Straßenbahn (HSB) und des Betriebshofs (HIS) trennt das Untersuchungsgebiet in zwei Teile. Der östliche Teil wird über den Industriegeweg und dem Alter Auheimer Weg erschlossen. Direkt am nördlichen Eingang des Hauptbahnhofs können Taxis eine Umfahrt nutzen und Mitfahrer am Taxi-stand absetzen. Auch der Individualverkehr nutzt die Umfahrt am Eingang um die Parkplätze für Kurzzeitparker oder von der Boschstraße ausgehend die angrenzenden Park + Ride Parkplätze anzufahren. Durch den städtischen Betriebshof (HIS) und infolge der gewerblichen Nutzungen im Umfeld des Hauptbahnhofs, kommt es vermehrt zu Schwerlastverkehr im Untersuchungsgebiet.

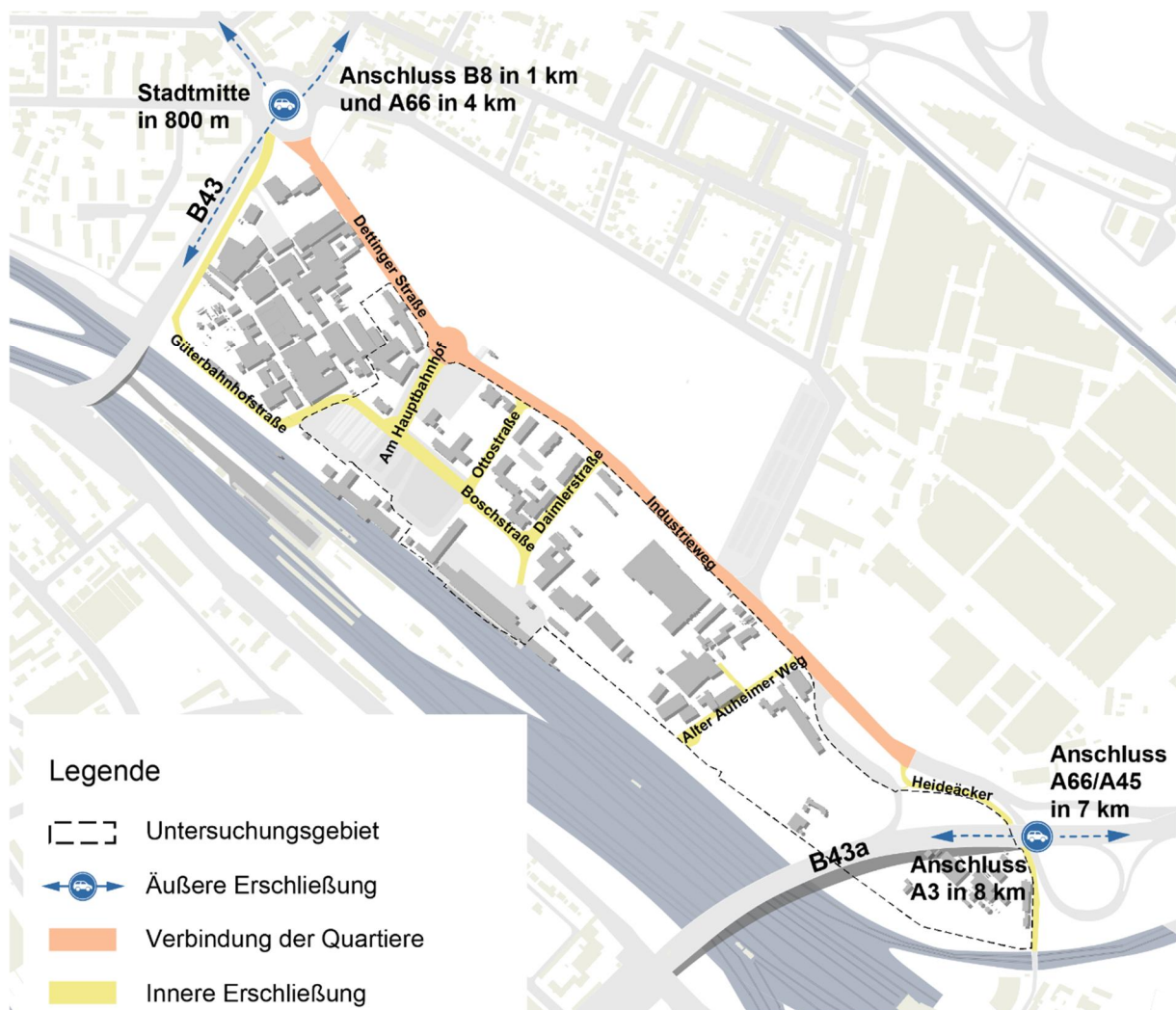


Abb. 33 Innere und äußere Erschließung für den Motorisierten Verkehr

3.5.2 Rad- und Fußverkehr

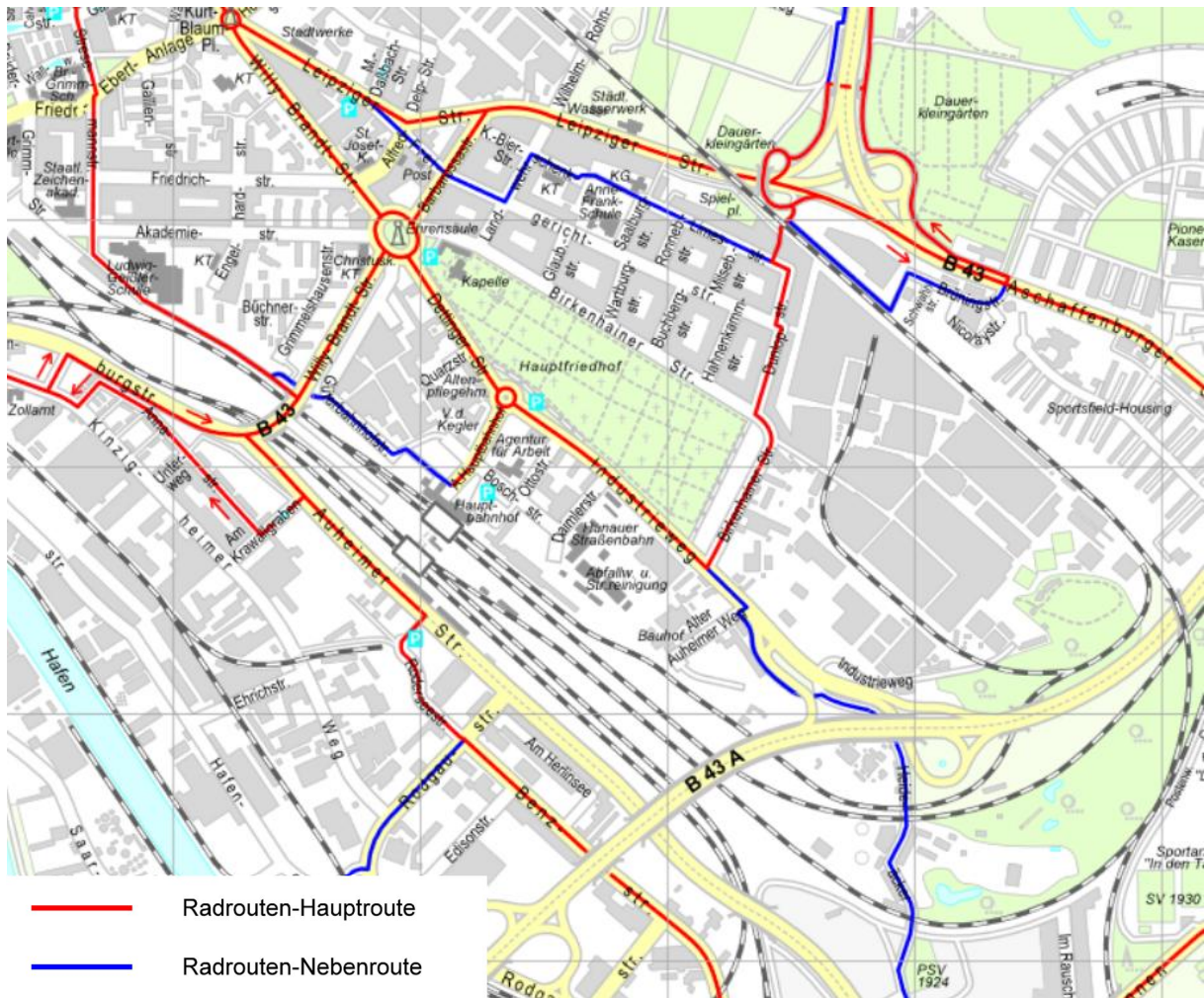


Abb. 34 Radroutenplan Hanau, bearbeitet vom Magistrat der Stadt Hanau – Fachbereich Grundstücke & Logistik, Abteilung: Repro-Center HVE Hanau Verkehr und Entsorgung, Eigenbetrieb der Stadt Hanau (September 2015)

Das Untersuchungsgebiet ist für Fußgänger/innen und Radfahrer/innen mangelhaft erschlossen, obwohl die Innenstadt in ca. 20 Minuten zu Fuß und in ca. 10 Minuten mit dem Fahrrad zu erreichen ist.



Abb. 35 Dokumentation der Mängel und Konflikte im Bereich der Güterbahnstraße

Die Radverkehrsverbindungen sind vom Hauptbahnhof in alle Richtungen qualitativ (Oberflächenqualität der Fahrbahn, Beleuchtung, etc.) verbesserungswürdig, wie z.B. die Nebenradroute auf der Güterbahnhofstraße, die eigentlich die kürzeste und attraktivste Verbindung zur Innenstadt zu Fuß oder mit dem Rad darstellt. Neben den Verbindungen in Richtung Innenstadt haben auch die Anschlüsse in die Stadtteile Großauheim und Hanau Wolfgang Mängel bzw. funktionale Einschränkungen, wie die Schrankenanlagen an den Bahnübergängen, die teils erhebliche Wartezeiten notwendig werden lassen. Der Anschluss an die Dettinger Straße / Industriegeweg weist nur Am Hauptbahnhof einen Radweg aus. In der Ottostraße und Daimler Straße gibt es keinen Radweg, ebenso wenig in der Güterbahnhofstraße und dem Zwischenbereich bis zur Brüder-Grimm-Straße. Durch die Entwicklungen auf der Pioneer - Kaserne und dem Bautz-Gelände werden auch diese Radwegeanbindungen wichtiger. Das Angebot an Fahrradabstellanlagen ist auf der Nord- und Südseite der Gleisanlagen augenscheinlich unzureichend und weist gestalterische Mängel auf. Die Berücksichtigung von Lastenfahrrädern und ausreichend dimensionierten Abstellanlagen ist außerdem nicht erkennbar.



Abb. 36 Dokumentation der Mängel im Bereich der Fußwege und Fahrradabstellanlagen am Hauptbahnhof

Die fußläufige Verbindung (Tunnel) zur Südseite des Hauptbahnhofs wird zurzeit umgestaltet, da hier vor allem abends und nachts ein sozial schwer kontrollierbarer Raum entsteht und aufgrund baulicher und gestalterischer Mängel wenig Sicherheit vermittelt wird. Zudem werden die Gleisaufgänge des Hauptbahnhofs barrierefrei umgebaut. Der Bereich am Vorplatz des Hauptbahnhofs wirkt aktuell für Fußgänger/innen und Radfahrer/innen sehr unübersichtlich und birgt dadurch auch eine Gefahr für alle Verkehrsteilnehmer. Eine ungeordnete räumliche Gliederung des Platzes und unattraktive Wege vermitteln wenig Sicherheit und sind prägend für die aktuelle Situation am Standort.

3.5.3 Schienenverkehr

Hanau ist durch den Hauptbahnhof als ICE- und IC - Halte- und Umsteigepunkt an den nationalen und internationalen Schienenverkehr angebunden. Regionalverkehr und S - Bahn sorgen für eine gute Erreichbarkeit:

- Richtung Friedberg und Gießen
- Ausbaustrecke Hanau Gelnhausen
- Neubaustrecke Gelnhausen - Fulda
- Südmainische S - Bahn (in Planung ab 2032 auch nordmainische S-Bahn)
- Odenwaldbahn

Das macht den Hauptbahnhof auch für Pendelnde nach Frankfurt attraktiv, welche die günstige Parkplatzsituation rund um den Bahnhof ausnutzen und mit dem Umstieg in S- und Regionalbahn in wenigen Minuten Frankfurt erreichen können.

3.5.4 Städtischer ÖPNV

Am Bahnhofsvorplatz bestehen sowohl städtische als auch regionale Verbindungen und Umsteigemöglichkeiten mit dem Bus. Neben den Stadtlinien 1, 2, 5, 8, 16 und 20 fahren mehrere Regionalbusse vom Hauptbahnhof ab. Die Taktung der Busse findet teilweise im 10-Minutentakt statt und macht dadurch den Hauptbahnhof zu einem attraktiv angebundenen Standort in der Stadt. Jedoch wie im Kapitel 3.5.2 „Rad- und Fußverkehr“ beschrieben, ist der Vorplatz am Hauptbahnhof durch eine ungeordnete Situation als Umsteigepunkt stark eingeschränkt.

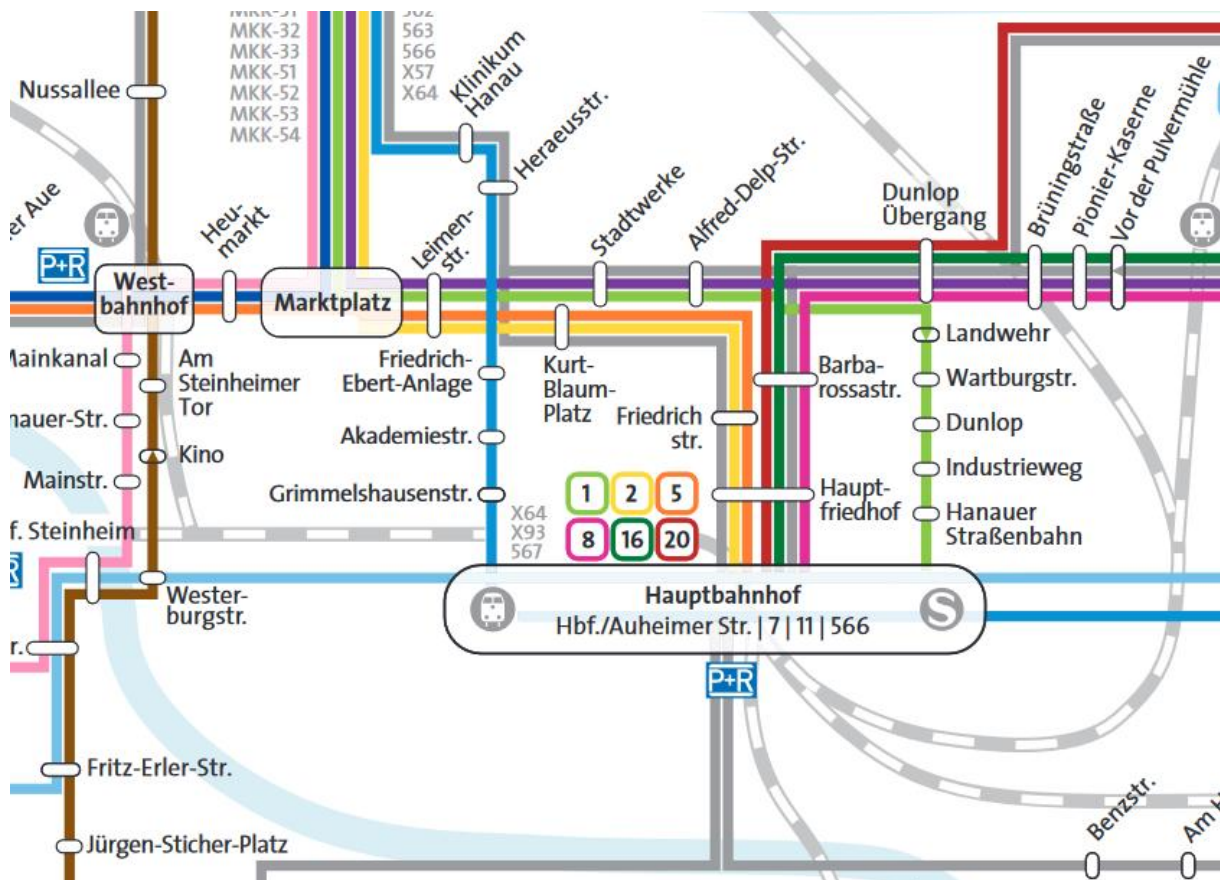


Abb. 37 Linienetzplan Hanauer Straßenbahn GmbH (2020)

3.5.5 Ruhender Verkehr

Im Rahmen der Planung von StadtLandBahn aus dem Jahr 2017 (siehe Kapitel 3.8 Vorhandene Planungen im Untersuchungsgebiet) wurden Zählungen zur Parkplatzauslastung im Bereich des direkten Hauptbahnhofumfelds vorgenommen (vgl. Abbildung 38). Der Vorplatz des Hauptbahnhofs ist insbesondere durch den ruhenden Verkehr geprägt und nur wenige Flächen dienen einer Nutzung, durch die Aufenthaltsqualität geschaffen wird. Im Bereich des Nordeingangs zum Hauptbahnhof gibt es ein hohes Angebot von ca. 700 Parkplätzen. Eine wichtige Rolle spielen auch die Parkplätze am Südeingang und zwischen den Gleisen, da sie gemäß Gutachten die höchste Auslastung aufweisen. Durch unterschiedliche Eigentümer und Pächter der Parkplatzflächen vor dem Hauptbahnhof entsteht eine ungeordnete Situation für die Verkehrsteilnehmer, mit unterschiedlichen Bezahlsystemen und Gebührenmodellen.



Abb. 38 Parkplatzauslastung am Hauptbahnhof (Quelle: 2017 StadtLandBahn S.10)

Bislang ist im Bereich des Bahnhofsvorplatzes noch keine erkennbar entwickelte Infrastruktur für innovative Mobilitätsangebote wie Sharing von Autos, Fahrrädern, Lastenrädern und Scootern sowie für E-Mobilität (Ladestationen für Elektroautos oder Fahrräder) vorhanden.

Multimodale Mobilitätskonzepte mit wiedererkennbaren Stationen, wie sie z. B. im Pioneer Park aktuell realisiert und im Bautz - Quartier geplant werden, finden am Hauptbahnhof keine äquivalente Infrastruktur, an die die Nutzer/innen anknüpfen können.



Abb. 39 E-Ladestation für PKW am Vorplatz des Hauptbahnhofs

3.6 Ver- und Entsorgung (technische Infrastruktur)

Durch die flächendeckende Erschließung des Untersuchungsbereichs ist die grundsätzliche Ver- und Entsorgung des Gebiets mit allen erforderlichen Medien gesichert.

Die Überalterung der technischen Infrastruktur ist bereits durch örtliche Inaugenscheinnahme offensichtlich. Die Mängel sind insbesondere in der Oberflächenbeschaffenheit und Funktionsfähigkeit der öffentlichen Verkehrsflächen, im mangelhaften Zustand der Grün- und Freiflächen sowie der allgemein deutlich eingeschränkten Barrierefreiheit festzumachen. Ebenso ist das örtliche Versorgungsnetz überaltert und bedarf im Zuge eines Umbaus sowohl einer grundhaften Erneuerung und Sicherung, wie auch einer Entflechtung bislang unzureichend dokumentierter Versorgungszusammenhänge privater und öffentlicher Verteilnetze (Wasser, Strom, Fernwärme, Abwasser). Nähere Aussagen hierzu können erst im Zuge der weiteren Planung und in Abstimmung mit den Versorgungsträgern konkretisiert werden.



Abb. 40 Versorgungsanschluss Gas für Hauptbahnhof auf ehemaligen Grundstück Aurelis

Im Rahmen der weiteren Gebietsentwicklung sind bestehende Leitungsbestände zu sichern und bei Bedarf umzuverlegen oder zu erneuern. Im Zuge von Umbaumaßnahmen wird auch der Gleisbereich durch neue Leitungsstrassen unterquert werden müssen. Nach Angaben der örtlichen Versorger sind relevante Hauptleitungen im Plangebiet zu berücksichtigen, die zum Teil auch übergeordnete Versorgungsbedarfe erfüllen und nur eingeschränkt überbaubar oder nur mit unverhältnismäßig hohem technischen Aufwand zu verlegen sind. Die Auswirkungen auf etwaige geplante Hoch- und Tiefbaumaßnahmen sind im weiteren Planungsprozess näher

zu untersuchen und weitere Maßnahmen mit den betreffenden Versorgungsträgern abzustimmen.

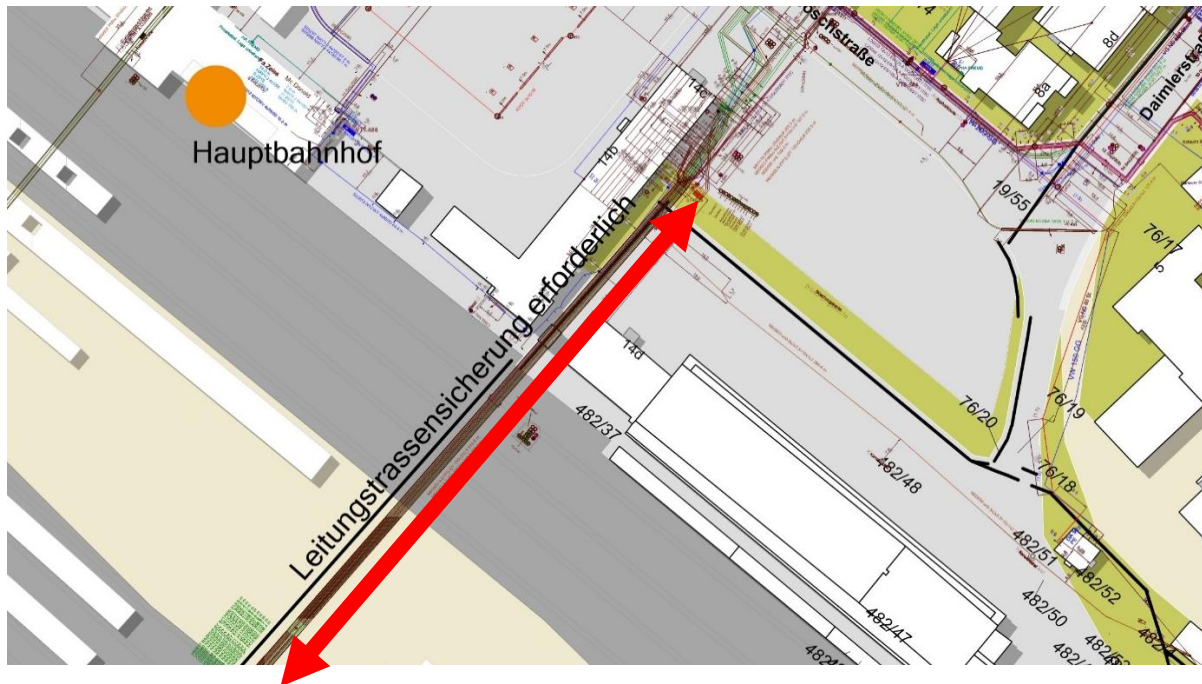


Abb. 41 Netzinformation im Umfeld um den Hauptbahnhof zu Strom, Gas, Wasser, etc. (Hanau Netz GmbH, 2020)

3.7 Nahversorgung, Handel und Dienstleistungen

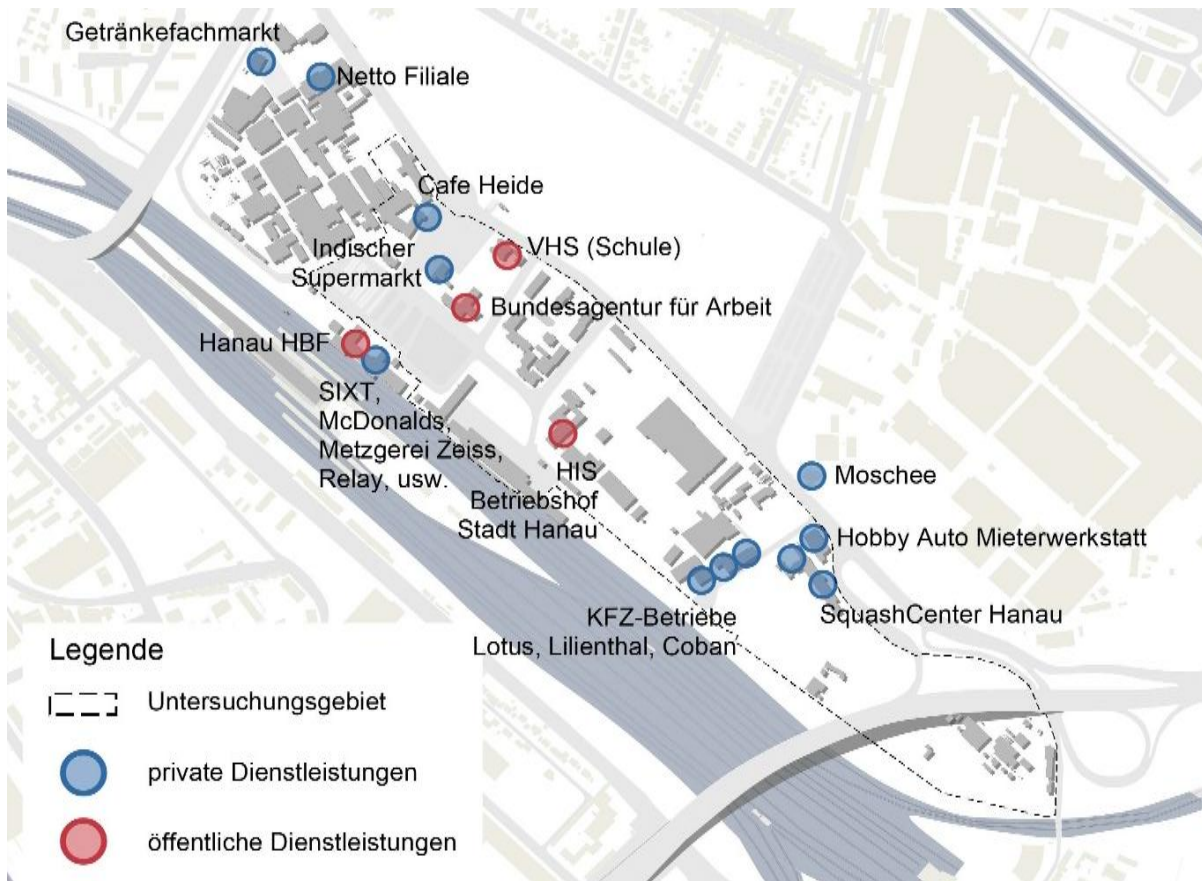


Abb. 42 Verortung Dienstleistungen (Stand: 2019)

3.7.1 Nahversorgung / Handel

Im direkten Bahnhofsumfeld befindet sich ein Versorgungsbereich mit einem Lebensmittel Discounter und Getränkemarkt am Kreisverkehr „Ehrensäule“ im Norden des Untersuchungsgebiets. Zu diesem Versorgungsbereich ist ein sichtbarer und direkter Anschluss an das Untersuchungsgebiet nicht vorhanden.

Kleine Einzelhandelsbetriebe und Gastronomie haben ihren Standort insbesondere im Hauptbahnhofsgebäude und profitieren dort vorwiegend vom Pendlerverkehr.

3.7.2 Soziale Infrastruktur

Soziale Infrastruktur ist im Gebiet nur in sehr geringem Maß vorhanden. Schul- und Kitastandorte befinden sich fußläufig erreichbar in den Stadtteilen angrenzend an das Untersuchungsgebiet. Eine aus Kindersicht sichere und gute Wegeführung ist aber auch durch das hohe Verkehrsaufkommen nicht hinreichend gegeben.

3.7.3 Sonstige Dienstleistungen

In der Abbildung 42 wird sichtbar, dass eine Vielzahl an unterschiedlichen öffentlichen und privaten Dienstleistungen im Untersuchungsgebiet vorhanden sind. Mit der Bundesagentur für Arbeit hat durch ihre öffentliche Nutzung einen zentralen Standort am Bahnhofsvorplatz und prägt diesen durch das 7 - geschossige Gebäude erheblich. Neben dem zentralen Standort am Bahnhofsvorplatz befinden sich am Alten Auheimer Weg einige private Dienstleistungen, wie zum Beispiel Kfz - Betriebe, eine Hobby - Werkstatt und ein Squashcenter. Die Nutzungen am Alten Auheimer Weg bilden als Gesamtheit eine städtebaulich ungeordnete Situation.

3.8 Vorhandene Planungen im Untersuchungsgebiet

Städtebaulicher Rahmenplan für das Umfeld Hanau Hauptbahnhof

Die Stadt Hanau und die Deutsche Bahn AG DB Immobilien Region Mitte haben als Kooperation im März 2017 einen Rahmenplan für das Umfeld am Hauptbahnhof in Hanau erstellt, mit der Absicht eine städtebauliche Aufwertung zu erreichen und den Bereich hinsichtlich der Nutzungen und Verkehrsfunktionen neu zu ordnen. Ziel des Rahmenplans ist es, die vorhandenen Funktionen wie Parken, Busbahnhof, Wegebeziehungen sowie Repräsentations- und Verweilbereiche neu zu strukturieren und städtebaulich zu fassen. Es wurden im Bahnhofsumfeld strukturelle, funktionale und gestalterische Defizite festgestellt. „Insbesondere die Umfeld- und Aufenthaltsqualität wird der intermodalen Verkehrsstation und der Eingangssituation in die Stadt Hanau nicht gerecht. Es fehlen Raumkanten und Struktur zur Gliederung des öffentlichen Raumes. Bei ca. 30.000 Reisenden pro Tag muss der Hauptbahnhof den Anforderungen eines Transitraums gerecht werden.“ (StadtLandBahn, 2017)

Inhalt des Rahmenplans war unter anderem eine Bestandsanalyse, um die städtebauliche und verkehrliche Ist-Situation am Hanauer Hauptbahnhof und dessen Umfeld zu bewerten und entsprechende Zielmaßnahmen zu formulieren. Des Weiteren wurde ein Konzept entwickelt, welches aufbauend auf die Analyse einen zukunftsfähigen und nachhaltigen städtebaulichen Rahmenplan für das Plangebiet abbildet.

Insgesamt wurden drei Varianten vorgestellt. Als Grundlage für den Rahmenplan wurde die erste Variante ausgewählt, da sie die meisten Vorteile aufweist.

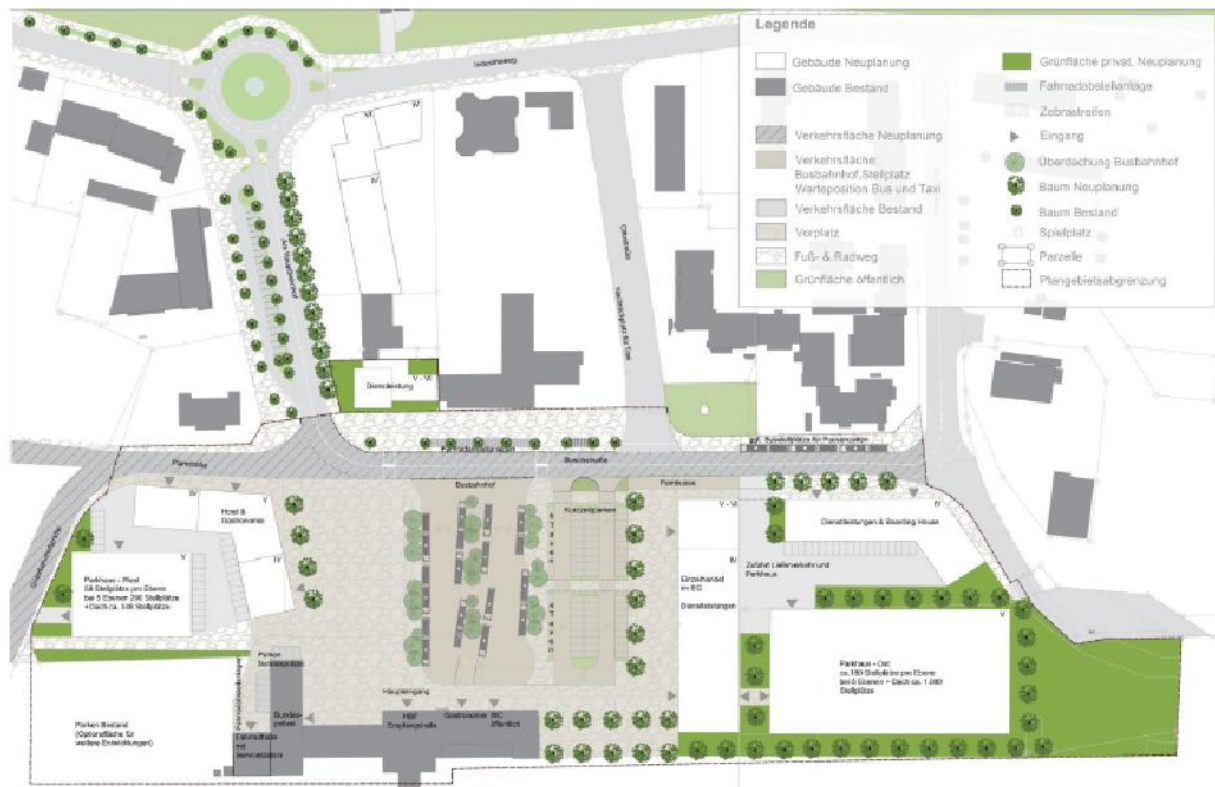


Abb. 43 Städtebaulicher Rahmenplan (Quelle: 2017 StadtLandBahn)

4. Städtebauliche Mängel und Konflikte

Bei der Beurteilung, ob in einem Gebiet grundsätzliche strukturelle Defizite und städtebauliche Missstände vorliegen, sind neben der Flächennutzung insbesondere die Wohn- und Arbeitsverhältnisse sowie die Sicherheit der in dem Gebiet wohnenden und arbeitenden Menschen zu berücksichtigen. Die Kriterien dazu leiten sich aus dem § 136 „Städtebauliche Sanierungsmaßnahmen“ Absatz 2 und 3 BauGB ab und sind z.B.:

- die bauliche Beschaffenheit von Gebäuden, Wohnungen und Arbeitsstätten
- die Zugänglichkeit der Grundstücke
- die Auswirkungen einer vorhandenen Mischung von Wohn- und Arbeitsstätten
- die vorhandene Erschließung

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

- den fließenden und ruhenden Verkehr
- die wirtschaftliche Situation und Entwicklungsfähigkeit des Gebiets
- die infrastrukturelle Erschließung des Gebiets

Aus der in den vorherigen Kapiteln erfolgten Darstellung der planerischen Rahmenbedingungen und der Bestandsaufnahme struktureller und städtebaulicher Verhältnisse sowie der Zusammenhänge im Untersuchungsgebiet wurde deutlich, dass das Untersuchungsgebiet am Hauptbahnhof durch eine Reihe städtebaulicher Missstände gekennzeichnet ist. Im Rahmen mehrerer Begehungen (2018 und 2019) im Untersuchungsgebiet konnten alle auffallenden Mängel aufgenommen werden. Getrennt nach substanziellen- und funktionalen Mängeln ergeben sich damit folgende Missstände:

4.1 Substanzielle Mängel

Mit Bezug auf den vorhandenen Bestand baulicher Anlagen ergeben sich als Substanzschwächen:

- ca. 24 % der Wohngebäude weisen erhebliche Mängel auf. Zum Zeitpunkt der Bestandsaufnahme 2019 sind diese nicht modernisiert / instandgesetzt
- Immissionsbelastungen (Lärm, Luftverunreinigungen, Erschütterungen) im gesamten Untersuchungsgebiet durch den motorisierten Verkehr und industrielle oder gewerbliche Nutzungen
- Altlastenverdachtsflächen im südöstlichen Untersuchungsgebiet, insbesondere im Bereich des Rütgers-Areals
- Leerstand, untergenutzte Gebäude (u.a. südlicher Bahnhofanbau / Gewerbegebiet z.B. Rütgers-Areal)
- Überalterte technische Infrastruktur im Gesamtquartier

4.2 Funktionale Mängel

Mit Bezug auf die durch verschiedene Planinstrumente dem Untersuchungsgebiet zugewiesenen Aufgaben ergeben sich als Funktionsschwächen:

- geringe Bedeutung des Hauptbahnhofs als Stadteingang, trotz der Funktion als Ankunftsort für Reisende
- Funktion als Umsteigepunkt zwischen den verschiedenen Mobilitätsangeboten (Bahn, ÖPNV, Fahrrad, Pkw, Taxi) durch mangelhafte Ordnung, Orientierung, Gestaltung und Ausstattung stark eingeschränkt
- sehr heterogene bauliche Struktur (kleine und große Gewerbebetriebe, unterschiedliche Wohngebäude, in zum Teil ungeordneter städtebaulicher Struktur)
- unattraktive Freiflächengestaltung mit geringer Funktionsfähigkeit durch fehlende oder mangelhafte Ausstattung (Spielgeräte, Sitzmöglichkeiten, Beleuchtung)
- Nutzungskonflikt zwischen Gewerbe und Wohnen (zu geringer Abstand z.B. zu angrenzenden Störfallbetrieben (Heraeus Quarzglas / Gerling Holz) oder an der Daimler Straße zum HIS- und HSB - Gelände)
- die für die Wohnnutzung und das Bahnhofsumfeld notwendigen Infrastruktureinrichtungen (Gastronomie, Dienstleistungen, etc.) sind in schlechtem Zustand und in nur geringer Anzahl vorhanden
- überwiegende Ausrichtung der Straßen auf eine ausschließlich autogerechte Anbindung (Alter Auheimer Weg, Boschstraße, Heideäcker, Ottostraße)
- trotz Innenstadtlage eine für Fuß- u. Radverkehr qualitativ unzureichende Verknüpfung mit den umliegenden Stadtquartieren sowie Vernetzung im Quartier
- unzureichende Ordnung der Parkplätze vor dem Hauptbahnhof durch mehrere Parkplatzflächen mit unterschiedlichen Eigentümern oder Pächtern
- unzureichende Grundstücksausnutzung. (wie z.B. das Rütgers Areal)

4.3 Gestalterische Mängel

- unzureichende Gestaltung des öffentlichen Raums und der Freiflächen, da meist voll versiegelt und als Parkplatzfläche genutzt (wenig Stadtgrün, geringe Aufenthaltsqualität, wenig Begegnungs- oder Spielflächen). Die unterschiedlichen Ansprüche an den öffentlichen Raum erschweren eine gemeinsame Nutzung
- Mängel in der Gestaltung und Instandsetzung der Fußwege und Aufenthaltsflächen im gesamten Untersuchungsgebiet – dadurch beispielsweise fehlende Sicherheit (schlechte Beleuchtung, mangelhafter Zustand der Fußwege und Platzflächen, schlecht einsehbare Bereiche führen zu illegalem Abladen von Müll etc. und stark verschmutzten Bereichen)

4.4 SWOT - Analyse

Das Untersuchungsgebiet stellt sich mit zahlreichen, zum Teil sehr komplexen Problemlagen, aber auch mit erheblichen Chancen und Potenzialen dar. Die umfangreichen Analysen haben im Ergebnis einen deutlichen städtebaulichen Entwicklungs- und Aufwertungsbedarf ermittelt.

Handlungsbedarf besteht insbesondere infolge

- der Neuordnung von Flächen und Neuausrichtung des Gewerbestandortes
- der Qualifizierung des öffentlichen Raums auch unter Berücksichtigung der Freiraum- und Aufenthaltsqualitäten
- der Entwicklung des direkten Hauptbahnhofumfeldes als Mobilitätshub
- des hohen Sanierungsbedarfs bei zahlreichen Gebäuden

Nachfolgend sind für das Untersuchungsgebiet Stärken und Chancen sowie Schwächen und Risiken zusammengefasst aufgeführt.

4.4.1 Stärken



Abb. 44 Stärken im Untersuchungsgebiet (s. vergrößerte Darstellung i. d. Anlagen)

Die Stärke des Untersuchungsgebiets liegt insbesondere in seiner ausgezeichneten überregionalen, regionalen verkehrlichen Bahn- und Autobahnanbindung. Die zentrale Lage im Stadtgebiet lässt das Gebiet aus den umliegenden Stadtteilen Hanau gut erreichbar sein. Die Vernetzung mit dem innerstädtischen ÖPNV stärkt den Standort.

Stärken:

- zentraler Transitraum der Stadt
- sehr gute überregionale und regionale Anbindung durch die DB, den ÖPNV und MIV
- Vielzahl öffentlicher Parkplätze
- vielfältige gewerbliche Nutzungen und im geringen Maße Handel im Bestand, angrenzend an das Untersuchungsgebiet
- Entwicklungsimpulse durch die Neuordnungspotenziale bei untergenutzten gewerblichen Flächen sind vorhanden
- Kooperationsvertrag mit Heraeus Quarzglas in Bezug auf die Entwicklung des Quarzglasgeländes
- Nähe zum Friedhof als benachbarter Grünraum

4.4.2 Schwächen



Abb. 45 Schwächen im Untersuchungsgebiet (s. vergrößerte Darstellung i. d. Anlagen)

Im Verlauf der letzten Jahrzehnte hat sich im Untersuchungsgebiet eine ungeordnete städtebauliche Situation entwickelt, die der Funktion als Stadtentree und Transitraum nicht mehr gerecht wird. Zu den Schwächen zählen:

- ungenügende stadträumliche Qualität als Stadtentree für Pendelnde und Reisende
- dezentrale Lage im Innenstadtgefüge
- keine räumliche Fassung der Straßenräume
- Insellage durch Barrieren (z.B. Quarzglasgelände, Friedhof, Bahngleise, Bundesstraßen)
- nur untergeordnet vorhandene Grünstruktur
- ungenügende klimatische Situation durch Überhitzung im Sommer
- schlecht ausgestaltete Rad- und Fußwegevernetzung
- fehlende Abstellmöglichkeiten für Fahrräder
- kein ausreichendes Angebot für E-Mobilität
- starke Präsenz und Flächeninanspruchnahmen durch den ruhenden Verkehr
- Immissionen durch benachbarte Gewerbelagen
- Einschränkung der Nutzungsmöglichkeiten durch die Lage in Achtungsabständen zu Störfallbetrieben
- erhebliche Substanzschwächen im Gebäudebestand mit teils hohem Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarf, insbesondere östlich des Hauptbahnhofs und rund um den Industriegeweg

4.4.3 Chancen



Abb. 46 Chancen im Untersuchungsgebiet (s. vergrößerte Darstellung i. d. Anlagen)

Neben den Stärken und Schwächen eines Gebiets sollen die Chancen mit Blick auf die zukünftige Entwicklung hervorgehoben werden. Zu den Chancen zählen:

- Vorhandensein von Potenzialflächen für eine städtebauliche Umstrukturierung / Verbesserung für die gewerblichen Nutzungen
- Attraktivität für vielfältige Nutzungen (z.B. im Bereich Forschung, Materialtechnik und innovative Dienstleistungen) unter Berücksichtigung der Seveso Problematik
- etablierter Industrie- und Gewerbestandort, der einer klaren Profilierung bedarf
- Synergetische Impulse durch die parallele Entwicklung des Quarzglasgeländes
- Neugestaltung des Vorplatzes am Bahnhof, um das Stadtbild attraktiv zu gestalten
- qualitative und funktionale Stärkung der städtischen Achse vom Hauptbahnhof in Richtung Innenstadt
- Aufwertung der Sichtbarkeit des Gebiets für Bahnreisende entlang des südlichen Gebietsrands durch imagebildende neue Gebäude
- Stärkung der Aufenthaltsqualitäten im öffentlichen Raum
- qualitative und quantitative Entwicklung der Grün- und Freiraumstruktur als Beitrag zur Klimaanpassung sowie eine stärkere Vernetzung von Grünstrukturen
- Vorhandensein von Flächenreserven für eine Neuordnung des ruhenden Verkehrs (Fahrräder und PKW sowie E-Mobilität)
- Stärkung der Radwegeverbindungen und deren Qualität, um den Modalsplit nachhaltiger zu gestalten
- gute verkehrliche Anbindung als optimale Grundlage für die Ansiedlung von Gewerbebetrieben / Unternehmen
- grundsätzliche Möglichkeit der Einwerbung von Fördermitteln, zur Umsetzung der notwendigen Maßnahmen im Untersuchungsgebiet

4.4.4 Risiken

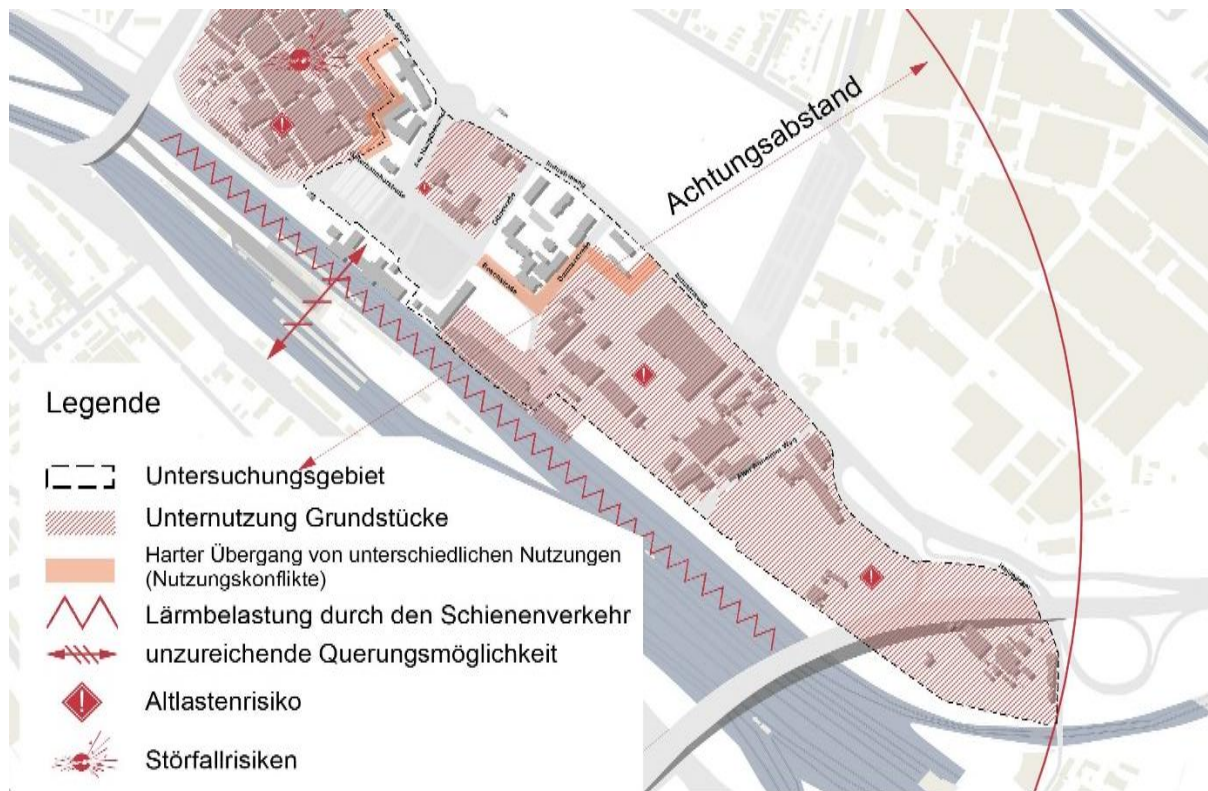


Abb. 47 Risiken im Untersuchungsgebiet (s. vergrößerte Darstellung i. d. Anlagen)

Die Risiken für die Entwicklung liegen in

- einem planungsrechtlichen Konflikt der Nachbarschaft von Wohnen und Gewerbe
- Beschränkungen der Bandbreite der zukünftigen Nutzungsoptionen (Wohnen, Kultur- und Freizeiteinrichtungen) durch die Anforderungen der Seveso-III-Richtlinie
- Umgang mit aufgrund der industriellen und gewerblichen Vornutzung vorhandenen Altlasten und dem damit verbundenem ökonomischen Risiko
- nicht eindeutige Imagebildung / Profilierung des Untersuchungsgebiets für die Neugewinnung von Unternehmen
- bei starken Entwicklungshemmnissen möglicherweise noch eine Verschlechterung des Images
- Lärmbelastung durch den Schienenverkehr
- infrastrukturelle Barrieren im Tiefbau, wie z.B. bestehende Kanallagen
- starkem Flächenbedarf für den Themenkomplex Mobilität, der weitere Nutzungsoptionen stark einschränkt
- nicht ausreichende Berücksichtigung des ruhenden Verkehrs (Fahrräder und PKW) am Zugang Hauptbahnhof / Unterführung von der Auheimer Straße aus. Dies wird durch die Entwicklung eines Wohnquartiers auf dem Bautzgelände noch verstärkt.
- der nicht ausreichenden Berücksichtigung des Themas Aufenthaltsqualität / Sicherheit im Bahnhofsumfeld und damit mangelhafter Annahme der neu entstehenden Mobilitäts- bzw. Flächenangeboten
- dem großen Finanzbedarf zur planerischen und baulichen Umsetzung notwendiger Maßnahmen, der aus dem Haushalt nicht gedeckt werden kann

5. Handlungskonzept

Im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchung ist die Erarbeitung eines Strukturkonzepts mit der Darstellung von Zielen und Zwecken sowie der darin beschriebenen Maßnahmen von besonderer Bedeutung. Das Strukturkonzept dient auch als Grundlage der Zeit-, Kosten- und Finanzierungsübersicht.

Mit der Lage am Hauptbahnhof und der besonderen Bedeutung für die gesamtstadträumliche Entwicklung und Ordnung der Stadt Hanau soll das Untersuchungsgebiet einer neuen Entwicklung zugeführt werden. Bestimmend ist dabei

- die Deckung eines erhöhten Bedarfs an Arbeitsstätten
- die Wiedernutzung brachliegender Flächen
- die Behebung städtebaulicher Missstände zur Verbesserung und Umgestaltung des Gebiets
- die Entwicklung der baulichen Struktur entsprechend den allgemeinen Anforderungen an den Klimaschutz und die Klimaanpassung sowie nach den sozialen, hygienischen und wirtschaftlichen Erfordernissen
- die Verbesserung der Wirtschaftsstruktur und Anpassung der Siedlungsstruktur an die Erfordernisse des Umweltschutzes, den Anforderungen an gesunde Lebens- und Arbeitsbedingungen

5.1 Städtebauliche Leitlinien und Ziele des Strukturkonzepts

Die Entwicklung am Hauptbahnhof stellt neben der Innenstadtentwicklung und der Konversion ehemals militärischer Flächen einen wesentlichen Baustein für die gesamte Stadtentwicklung Hanaus dar.

Die grundlegenden Zielaussagen für die Neuentwicklung lassen sich wie folgt umreißen:

Entwicklung eines Gewerbe Parks

Das Gebiet soll auch in Zukunft schwerpunktmäßig ein gewerblich geprägter Standort für ein vielfältiges Spektrum von Arbeitsplätzen aus Forschung, urbaner 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. Die neu entwickelten Immobilien sollen zudem eine gute Adressierung erhalten, um die Auffindbarkeit der Nutzungen zu stärken und eine hochwertige Lage zu garantieren. Eine große Chance liegt in der städtebaulichen Verknüpfung des Heraeus Quarzglas - Geländes mit dem Untersuchungsgebiet. Dies ermöglicht neben der Standortaufwertung für die Ansiedlung von neuen Nutzungen am Bahnhofsvorplatz, auch eine Stärkung der Fuß- und Radwegeverbindungen Richtung Stadtmitte.

Zentraler Mobilitätsknotenpunkt

Es sind alle Ansprüche zu erfüllen, die mit der verkehrlichen Funktion als zentraler Mobilitätsknotenpunkt der Stadt einhergehen. Der Hauptbahnhof ist für Hanauer/innen sowie für die Berufspendelnden 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 sollen hier die erforderlichen Infrastrukturen geschaffen werden. Die Mobilitätsangebote sollen an allen Zugängen zum Hauptbahnhof gestärkt werden. Daher betrachten die Vorbereitenden Untersuchungen auch den südlichen Zugang zum Hauptbahnhof an der Auheimer Straße, um dort insbesondere attraktive Angebote für den ruhenden Verkehr zu schaffen.

Wohnen als Bestand weiterentwickeln

Die rund 760 Bewohner/innen 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 wären. Vorhandene Wohnnutzungen haben Bestandsschutz und sollen in ihrer Qualität weiterentwickelt werden. Die Errichtung neuer Wohngebiete steht damit 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.

Gestaltung eines attraktiven Stadtentrees

Der Bahnhof selbst und das gesamte Bahnhofsumfeld prägen ganz wesentlich den Eindruck, den pendelnden Berufstätigen aus der Region, Besucher/innen, Reisende aus anderen Teilen der Welt und natürlich auch die Hanauer/innen 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 Bewohner/innen 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 Beachtung des Klimaschutzes ist in diesem Zusammenhang zwingend erforderlich. Die neuen Gebäude mit ihren Nutzungen sollen den oben angesprochenen Stadtplatz stadträumlich umrahmen und beleben. Gastronomische Angebote sorgen für einen urbanen Charakter. Ziel ist es, das Gebiet zu einem attraktiven Teil der Innenstadt zu entwickeln.

Thematisch soll das Konzept insofern an die Innenstadtentwicklung anknüpfen, 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 Nutzer/innen Orientierung und werden als attraktiv wahrgenommen.

Die Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes als Stadtplatz und die Schaffung einer baubestanden StraÙe 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.

6. Strukturkonzept und Maßnahmen zur städtebaulichen Neuordnung

Die nachfolgenden Ausführungen basieren auf der Grundannahme, dass das Untersuchungsgebietes innerhalb des Achtungsabstandes eines Störfallbetriebes liegt. Im Jahr 2020 wurde daher eine gewerbliche Entwicklung beschlossen. Die heute im Jahr 2023 geführte Diskussion über eine Verlagerung der Gefahrstoffe war zu diesem Zeitpunkt nicht absehbar.

6.1 Betrachtung von zwei Szenarien für die Entwicklung am Hauptbahnhof

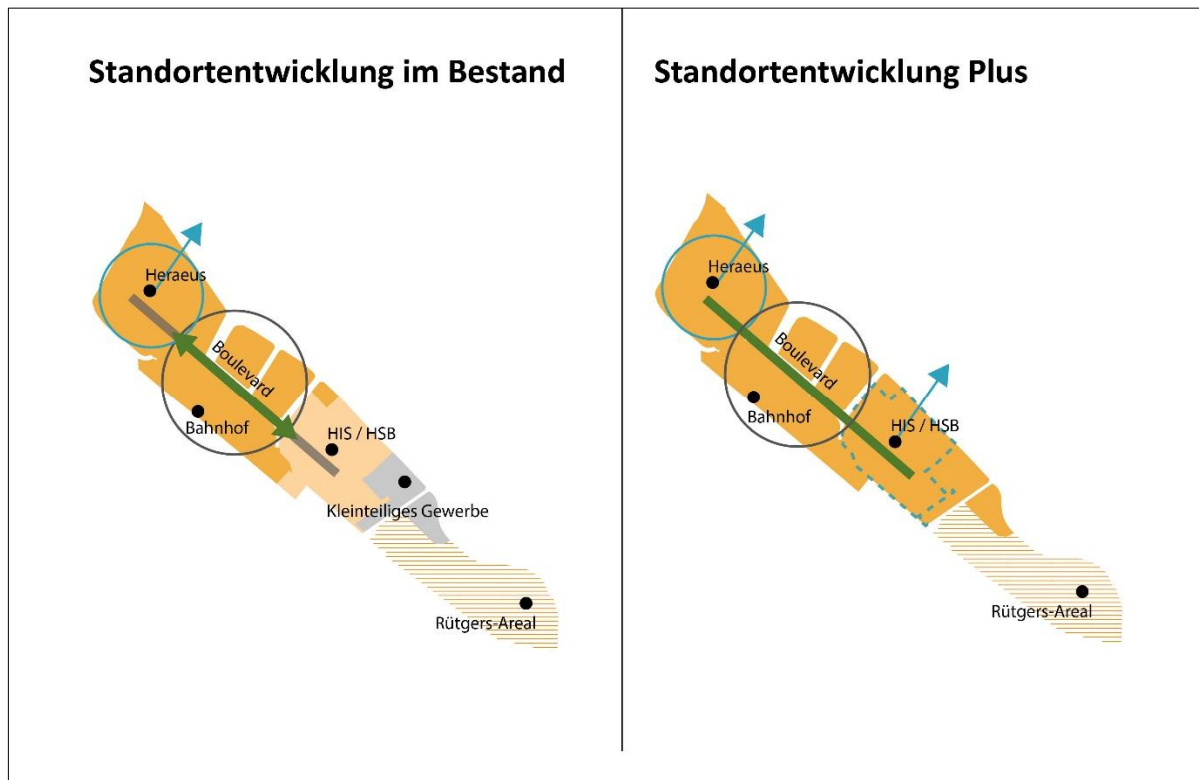


Abb. 48 Schematische Darstellung von zwei Entwicklungsszenarien

Da der geplante Gewerbepark am Hauptbahnhof über einen längeren Zeitraum entwickelt wird, beleuchten die Vorbereitenden Untersuchungen ursprünglich zwei unterschiedliche Szenarien. Diese wurden am Anfang der Bearbeitung der VU im Rahmen der Beteiligung der Behörden, der Eigentümer und sonstigen Mitwirkenden des Gebiets diskutiert und sind als Grundlage des Planungsprozesses zu betrachten.

Das Szenario „Standortentwicklung PLUS“ stellt dar, welche Entwicklungsperspektive bei maximalem Flächenangebot für Neuansiedlungen, von z.B. hochwertigen Gewerbenutzungen möglich ist. Gleichzeitig wird bei diesem Szenario deutlich, wie intensiv sich ein Bestandsquartier, welches über Jahre gewachsen ist, verändern und weiterentwickeln kann. Ein grundlegendes Ziel ist hierbei, die Verlagerung von Bestandsnutzungen, um Flächen für eine hochwertige Büro- und Gewerbenutzung zu erhalten.

Im Szenario „Standortentwicklung im Bestand“ liegt der Schwerpunkt hingegen auf der Neuentwicklung von Flächen rund um den Hauptbahnhof. Die Verlagerung von Bestandsnutzungen kann, aber muss nicht Teil der Zielplanung sein. Eine gute Integration oder Weiterentwicklung der Bestandsnutzungen am Standort soll in diesem Szenario eine Option sein. Durch die städtebauliche Entwicklung werden jedoch Anreize geschaffen, hochwertige Nutzungen an diesem

Standort anzusiedeln. Die Verlagerung von Heraeus Quarzglas oder dem Wertstoffhof ist deshalb auch in diesem Szenario eine sinnvolle Strategie.

Im Planungsprozess der Vorbereitenden Untersuchungen hat sich ergeben, dass die „Standortentwicklung PLUS“ aufgrund der aktuellen Entwicklungen nicht weiterverfolgt werden kann. Dies begründet sich beispielsweise durch die gesetzte Neustrukturierung von HIS und HSB am Standort und dem Ziel der Vermeidung einer Umverlagerung. Das Szenario „Standortentwicklung im Bestand“ wird aus diesem Grund als geeignetes Konzept ausgewählt, weiterentwickelt und in den folgenden Kapiteln näher erläutert. Bei sich verändernden Rahmenbedingungen kann das Konzept aber jederzeit wieder als „Plus - Variante“ fortgeführt werden.

6.2 Städtebauliches Strukturkonzept

Durch das städtebauliche Strukturkonzept werden die Entwicklungsziele des Plangebiets planerisch umgesetzt. Das Konzept leitet sich aus den Analyseergebnissen ab und definiert eine stadträumliche Entwicklungsperspektive am Hauptbahnhof in Hanau. Das Plangebiet umfasst eine Gesamtfläche von ca. 30 ha (ca. 5 ha Areal Heraeus Quarzglas, ca. 25 ha Untersuchungsgebiet VU).

Es werden im Konzept auch Maßnahmen außerhalb des Untersuchungsbereichs betrachtet, da diese im direkten Zusammenhang mit der Entwicklung im Untersuchungsgebiet stehen. Zentrale Bausteine außerhalb des Untersuchungsgebiets der VU sind insbesondere die Flächen des Heraeus Quarzglas - Geländes und die Grundstücksflächen des Hauptbahnhofs inklusive des südlichen Zugangs zum Hauptbahnhof an der Auheimer Straße.



Abb. 49 Strukturkonzept (s. vergrößerte Darstellung i. d. Anlagen)

6.2.1 Einteilung in Entwicklungsbereiche

Aus dem Projektzusammenhang lässt sich das Strukturkonzept in vier Entwicklungsbereiche gliedern. Diese gehen dabei in Teilen über den Untersuchungsbereich hinaus, da sich einige Flächen insbesondere auf dem Heraeus Quarzglas Gelände und am Bahnhofsvorplatz als zusammenhängende Entwicklung auf Grundlage der VU beschreiben lassen.



Abb. 50 Unterteilung in vier Entwicklungsbereiche des Plangebiets

E1: Standort Heraeus Quarzglas und angrenzende Flächen

➤ Restrukturierung

Entwicklungsbereich 1 umfasst das Heraeus Quarzglas Gelände und den benachbarten Einzelhandel. Dieser Entwicklungsbereich wurde bereits im Rahmen der Einleitung der Vorbereitenden Untersuchungen aus dem Untersuchungsgebiet herausgelöst und ist nicht Teil desselben. Zwischen der Stadt Hanau und der Firma Heraeus Quarzglas GmbH & Co. KG wurde 2019 eine gemeinsame Absichtserklärung (LOI) mit einer vereinbarten Zusammenarbeit und Mitwirkungsbereitschaft verfasst (siehe Kapitel 1.6 Akteure im Untersuchungsgebiet). Mit dieser Absichtserklärung wird deutlich, dass die Fa. Heraeus die Konversion ihres Betriebsgeländes in enger Abstimmung mit der Stadt Hanau und auf eigene Kosten durchführen möchte.

E2: Bahnhofsumfeld

➤ Stadteingang und Verkehrsknotenpunkt

Entwicklungsbereich 2 umfasst das direkte Bahnhofsumfeld mit dem Gelände der Bundesagentur für Arbeit, dem ehemaligen Aurelis - Gelände sowie die angrenzende Wohnbebauung.

E3: Standort HSB / HIS sowie angrenzendes Kleingewerbe

- Standortentwicklung der Bestandsstrukturen

Entwicklungsbereich 3 umfasst die städtischen Betriebe HSB und HIS sowie das angrenzende Kleingewerbe. Für eine grundhafte Neustrukturierung des Gebietes wird es notwendig werden, in den kommenden Jahren möglichst viele Grundstücke seitens der Stadt Hanau zu erwerben.

E4: Holzpark Hanau (ehem. Rütgers - Areal)

- Reaktivierung

Entwicklungsbereich 4 umfasst das ehemalige Rütgers - Areal im Osten des Untersuchungsgebiets, in dem bereits eine Konversion eingeleitet wurde. Es entsteht der „Holzpark - Hanau“, für den die Fertigstellung für Ende 2022 angestrebt ist. Weitere (Ordnungs-) Maßnahmen sind an dieser Stelle nicht notwendig.

6.2.2 Geplante Nutzungen

Der auch in Zukunft gewerblich geprägte Standort, soll wie im Handlungskonzept formuliert, ein vielfältiges Angebot unterschiedlicher Nutzungen, wie zum Beispiel Forschung, urbane Produktion, öffentliche Verwaltung, Dienstleistung und Logistik unterbringen, auf die im Einzelnen im Kapitel 6.3 Maßnahmen zur Umsetzung des Strukturkonzepts näher eingegangen wird. Der vorhandene Wohnungsbestand wird in seiner Qualität weiterentwickelt.

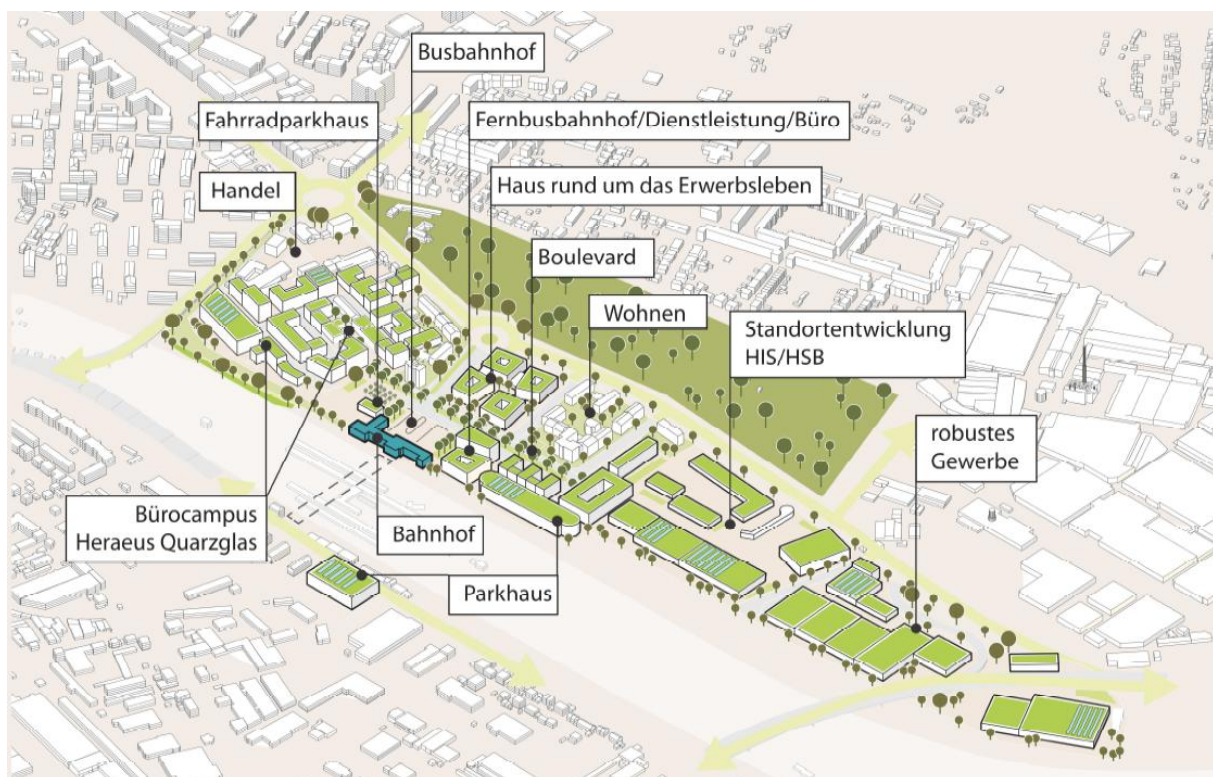


Abb. 51 Nutzungen

6.2.3 Mobilitätskonzept

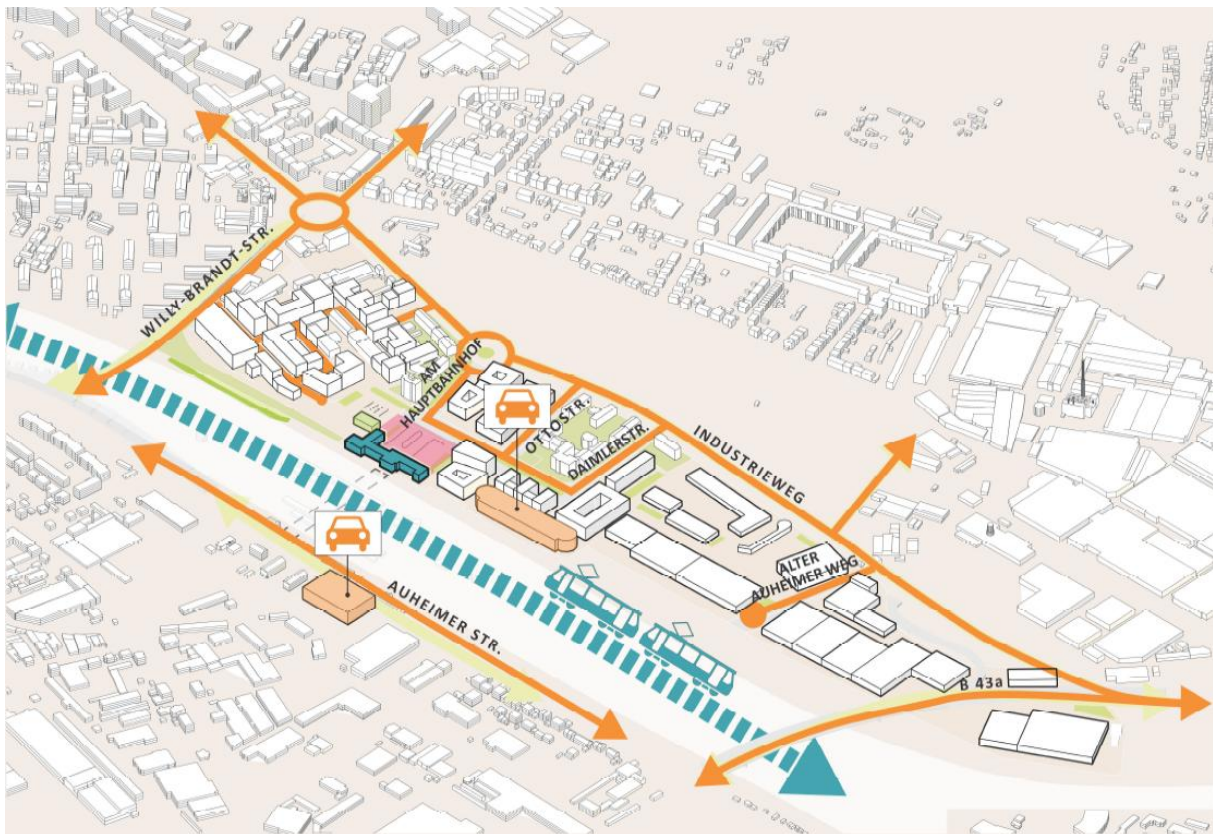


Abb. 52 Mobilitätskonzept MIV

Mit der Entwicklung am Hauptbahnhof wird eine gute Infrastruktur geschaffen, die den zentralen Mobilitätsknotenpunkt in der Stadt und im Umland optimal einbindet.

Über die Straßen Am Hauptbahnhof, Ottostraße und Daimlerstraße kann die bestehende Erschließungsstruktur weitestgehend erhalten bleiben und durch eventuell notwendige Maßnahmen zur Infrastruktur, Fuß- und Radweganbindung und zur Begrünung des Straßenraums aufgewertet werden. Die Boschstraße hingegen soll sich zu einer attraktiven baumbestandenen Straße (wie z.B. ein Boulevard) entwickeln, die gleichzeitig auch die „Wirbelsäule“ der Gebietsentwicklung darstellt.

Der Umbau des Bahnhofsvorplatzes mit z.B. dem neuen Bus- und Fernbusbahnhof und einer zukünftig geordneten Parkplatzsituation für den Rad- und Pkw - Verkehr, erfordert zusätzlich eine Ertüchtigung der öffentlichen Verkehrs- sowie Ver- und Entsorgungsanlagen rund um den Hauptbahnhof. Hierdurch kann insbesondere die sichere Anbindung für den Fuß- und Radverkehr gestärkt werden. Die in der Analyse festgestellten schwer kontrollierbaren Räume sollen durch gut ausgebaute Verkehrswege und Aufenthaltsbereiche mit einer ausreichenden Beleuchtung aufgelöst werden.

Eine zentrale Fragestellung der Vorbereitenden Untersuchung ist die Organisation des ruhenden Verkehrs. Heute wird das Erscheinungsbild des Bahnhofsumfelds von einer Vielzahl von Pkw - Parkplätzen 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. In einer ersten Planung von 2018 wurde ein Parkplatzbedarf von rund 1.500 Plätzen ermittelt, die künftig vorwiegend in neuen Parkhäusern untergebracht werden sollen.

Mit dem Ausbau der Nordmainischen S - Bahn, für die ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt wird und anderen geplanten Ausbaumaßnahmen im Schienenverkehr steigt die Bedeutung des Hanauer Hauptbahnhofs für Pendelnde aus den umliegenden Gemeinden, die von Hanau aus ihren Arbeitsplatz in der weiteren Rhein-Main-Region per Bahn erreichen wollen. Im weiteren Planungsprozess werden hier enge Abstimmungen mit den Planungsbeteiligten notwendig sein, um die für den Ausbau benötigte Flächen im Detail abzustimmen.

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. Dazu gehört die Stärkung der Attraktivität der Busverbindungen sowie der städtischen und überörtlichen Radwegenetze. Die Fuß- und Radwegebeziehungen im Bahnhofsumfeld sind in der Streckenführung und Qualität zu optimieren. 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.

Der Rolle als regionaler Verkehrsknoten und Umsteigepunkt zwischen Individualverkehr und regionalem Schienenverkehr kann und will sich die Stadt nicht entziehen, da dies auch Teil ihrer Funktion als Oberzentrum für die umliegenden, zum Teil ländlich geprägten Städte und Gemeinden ist. Die Menschen aus diesen Gemeinden werden bei realistischer Betrachtung bis auf Weiteres auf die Nutzung eines eigenen Pkw angewiesen sein. Der daraus resultierende Bedarf an Parkplätzen sollte auf ein Minimum beschränkt werden – ein Überangebot könnte zusätzlichen Verkehr nach Hanau ziehen und die Infrastruktur überlasten. Welche Zahl von Parkplätzen im Laufe des Umstrukturierungsprozesses tatsächlich erforderlich sein wird, kann heute noch nicht exakt bestimmt werden; die Entwicklung muss „auf Sicht“, also sukzessive und mit Augenmaß erfolgen.



Abb. 53 Mobilitätskonzept MIV

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 die städtische BAUprojekt Hanau GmbH erworben wurden. Hier ist im städtebaulichen Strukturkonzept eine Immobilienentwicklung für eine neue gewerbliche (Büro-)Nutzung vorgesehen. Da diese Flächen im Einflussbereich der Stadt Hanau liegen, können sie bei Bedarf auch für den Ausbau von erforderlicher Infrastruktur genutzt werden und bieten somit Gestaltungsspielräume (vgl. Maßnahmenempfehlung Teilbereich 2.1).

Auf der Südseite des Hauptbahnhofs an der Auheimer Straße befindet sich eine weitere Fläche, die zurzeit als Parkplatz genutzt wird. Zur Deckung des benötigten Parkplatzbedarfs ist dieser Standort gut geeignet und schafft ein Angebot an bahnhofsnahen Parkplätzen für die Pendelnden auch am Südeingang des Hauptbahnhofs. Durch ein neues Parkhaus kann das Angebot vor Ort erheblich ausgebaut werden und somit zur Entlastung der Parkplatzsituation im Untersuchungsbereich beitragen.

Im Dialog mit den Bürgern und Experten bei Beteiligungsveranstaltungen, wie zum Beispiel dem Zukunftswochenende vom 29.03 - 31.03.2019 (siehe Kapitel 8. Dialog und Mitwirkung) konnte ein starkes Interesse an den Plänen zur Fahrradinfrastruktur festgestellt werden. Die Fahrradverbindungen vom Hauptbahnhof in Richtung Innenstadt sowie in die Stadtteile Großauheim und Wolfgang haben laut Bestandsanalyse starke Mängel. Diese Mängel sind durch den Ausbau der Radwegeanbindungen zu beseitigen und darüber hinaus in der Streckenführung sowie Qualität zu optimieren. Eine möglichst direkte Verbindung ohne zahlreiche Hindernisse, wie Straßbenquerungen oder Ampelanlagen ermöglichen kurze, attraktive Wege. Die Menge und der Komfort der Radabstellanlagen soll zudem durch den Bau eines Fahrradparkhauses deutlich

gesteigert werden. Auch größere Stellplätze für Lastenräder werden in den Planungen berücksichtigt.

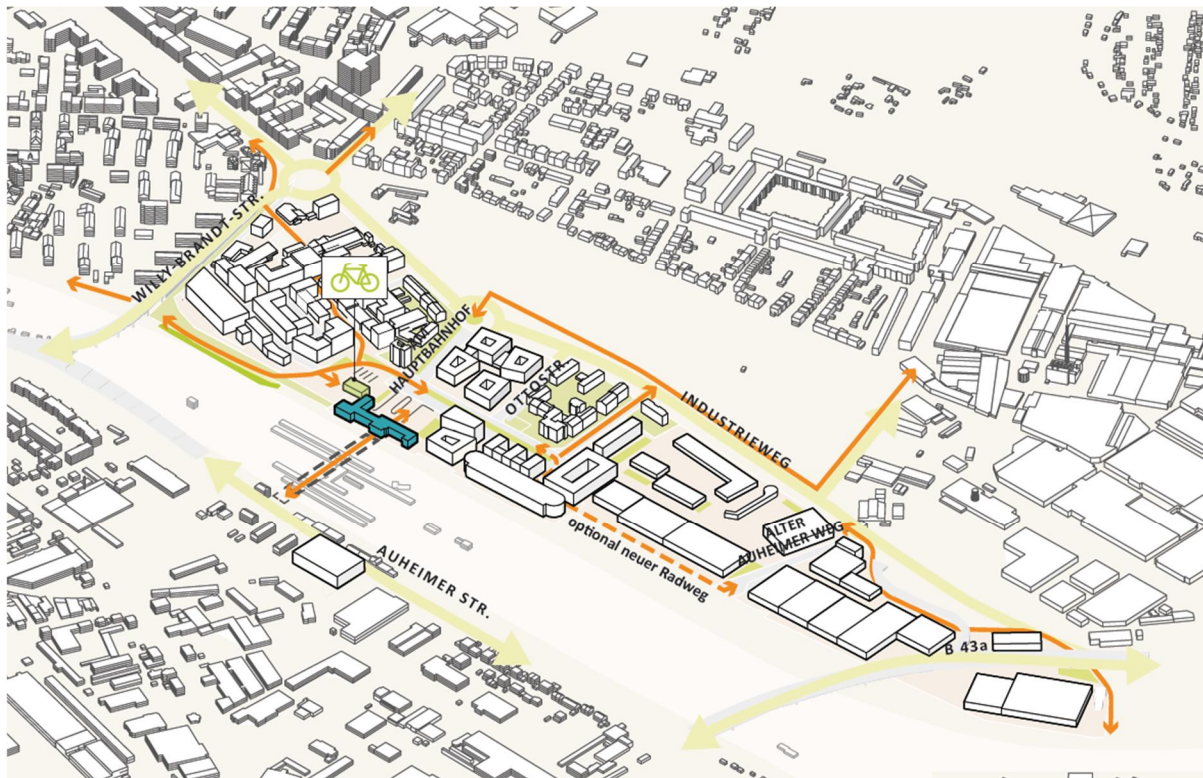


Abb. 54 Anbindung Fahrrad – Neubau Fahrradparkhaus am Hauptbahnhof

6.2.4 Freiraumkonzept, Klimaschutz

Neben den Maßnahmen zur Ertüchtigung der Erschließungsstruktur und Ordnung des ruhenden Verkehrs werden Maßnahmen zum Klimaschutz projektübergreifend notwendig, um thermische Belastungszonen zu reduzieren und gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse im Plangebiet zu gewährleisten. Der Vegetationsanteil, welcher erheblich zur Klimaverbesserung beitragen kann, wird beispielsweise durch Entsiegelung, Schaffung / Zunahme von Straßenbegleitgrün, Fassaden- / Dachbegrünung sowie Rückhalteflächen für Niederschlagswasser erhöht. Für den öffentlichen Raum soll der neu zu gestaltende Bahnhofsvorplatz und die durch z.B. Baumstandorte aufgewertete Boschstraße das prägende Charakteristikum der Quartiersentwicklung sein. Zugleich begünstigen die neu zu schaffende Baumpflanzungen und Freiraumqualitäten das Mikroklima positiv.

Durch nachhaltige Freiflächenkonzepte in Verbindung mit den geplanten Gebäuden wird neben den geplanten öffentlichen Maßnahmen auch eine Attraktivitätssteigerung der privaten Grünflächen erfolgen.

6.3 Maßnahmen zur Umsetzung des Strukturkonzepts

Aus der Analyse lassen sich wie beschrieben 9 Teilbereiche bilden, deren Charakteristika und Maßnahmenempfehlungen im Folgenden näher beschrieben werden. Die Einteilung in Teilbereiche wird aufgrund der geplanten, thematisch unterschiedlichen Maßnahmen und im Zusammenhang mit der Kosten- und Finanzierungsübersicht (siehe Kapitel 7) vorgenommen.

Übersicht der Teilbereiche:

Entwicklungsbereich E1:

TB 1: Restrukturierung – Heraeus Quarzglas

Entwicklungsbereich E2:

TB 2.1: Bahnhofsvorplatz, Aufwertung Boschstraße, Mobilitätshub, Parkierungsanlagen und Büro-/Dienstleistungen

TB 2.2: Haus rund um das Erwerbsleben

TB 2.3: Modernisierung und Instandsetzung der Wohnungsbestände, Wohnumfeldverbesserung

Entwicklungsbereich E3:

TB 3.1: Umstrukturierung HSB / HIS-Gelände

TB 3.2: Neuordnung – Alter Auheimer Weg

Entwicklungsbereich E4:

TB 4: Industriekonversion – ehem. Rütgers-Areal

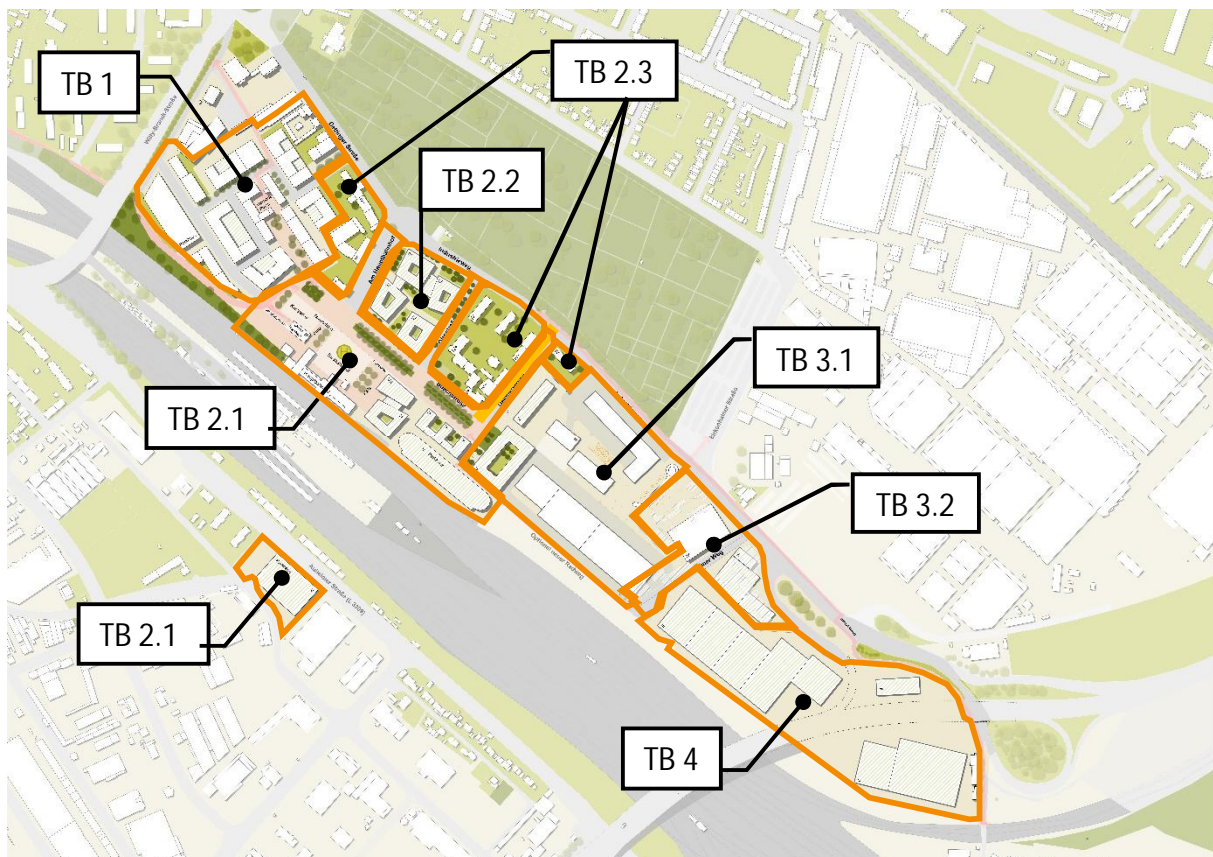
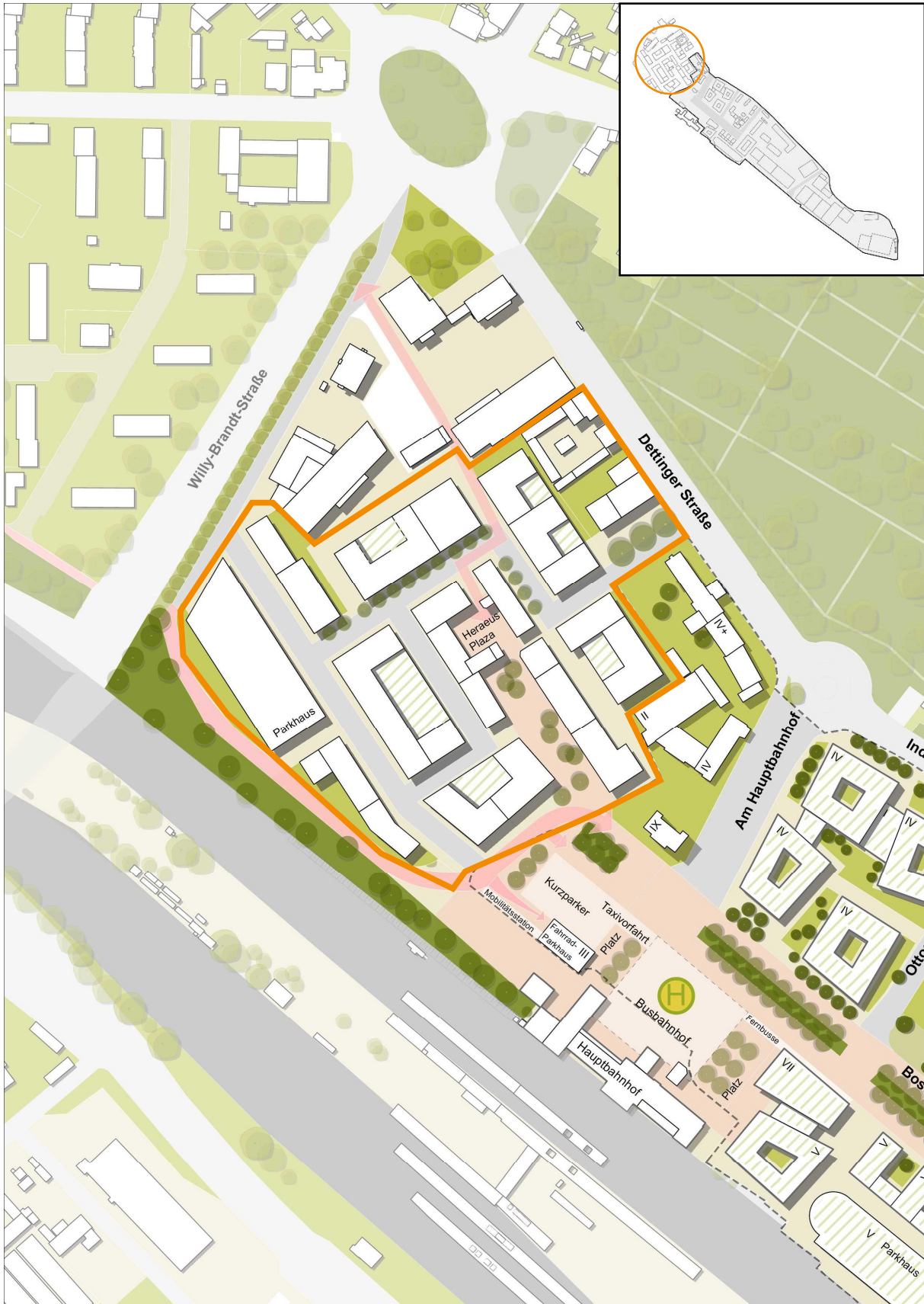


Abb. 55 Übersichtsplan Teilbereiche

Teilbereich 1 Restrukturierung – Heraeus Quarzglas

Lageplan



Art der Maßnahme:	Restrukturierung
Flächengrößen:	ca. 5 ha
Beginn von Bautätigkeiten:	Beginn der Maßnahme noch unklar, nicht vor 2025
Beteiligte:	Heraeus Quarzglas

Situation:

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

Planungsansätze des Strukturkonzepts:

Einzelne attraktive Bestandsgebäude werden erhalten, veranschaulichen die Industriegeschichte des Standorts und dienen als identitätsstiftende 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 Kultur- und Bildungsangebote (auch Hochschule) 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 - Gelände und dem weiteren Plangebiet stehen Heraeus und die Stadt in einem engen partnerschaftlichen Austausch.

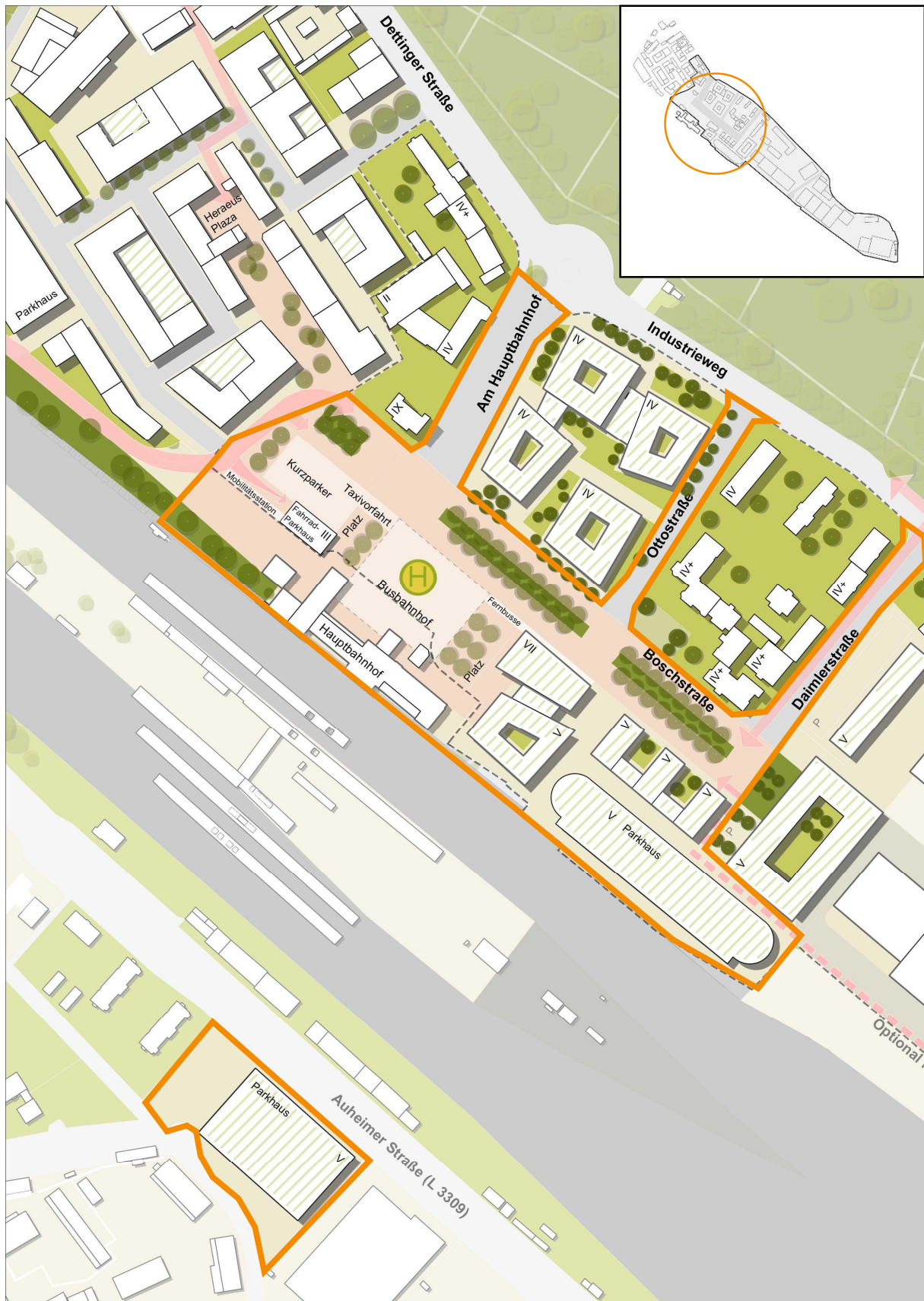
An dieser Stelle ist eine höhere städtebauliche Dichte mit Gebäudehöhen von bis zu 6 - 8 Geschossen denkbar. Eine hohe Dichte ist sowohl städtebaulich im Sinne einer Landmarke sinnvoll, als auch erforderlich, um eine Wirtschaftlichkeit der Entwicklung zu ermöglichen. Die erforderlichen Investitionen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

Die konzeptionellen Überlegungen bauen im Wesentlichen auch auf den gewerblichen Nutzungsrestriktionen (Seveso III) auf, die einer höherwertigen, gegebenenfalls auch wohnbaulichen Umnutzung, bislang entgegenstehen. Sollten künftig Nutzungsrestriktionen deutlich gemindert werden können, wäre eine urbane wohnbauliche Entwicklung auch aus ökonomischen Gründen erneut zu überprüfen.

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

Teilbereich 2.1 Bahnhofsvorplatz, Boschstraße, Mobilitätshub, Parkieranlagen und Büro-/ Dienstleistungen

Lageplan



Art der Maßnahme:	Umbau Bahnhofsvorplatz, Boschstraße, Mobilitätshub, Busbahnhof, Fernbusbahnhof, Kurzparker, Taxistand, Fahrradparkhaus, Sonstige Freiflächen / Aufenthaltsflächen Neubau Büro- / Dienstleistungsgebäude, P + R Parkhaus
Flächengrößen:	ca. 6 ha
Beginn von Bautätigkeiten:	mittelfristig (in 3 - 7 Jahren)
Beteiligte:	Stadt Hanau, HSB / HIS, Deutsche Bahn

Situation:

Der Bahnhofsvorplatz ist zentrales Herzstück und das Stadtentree des Plangebiets sowie Umsteigeknotenpunkt für viele Berufspendelnde aus Hanau und den umliegenden Gemeinden. Der Platz vor dem Hauptbahnhof ist deshalb stark geprägt vom Verkehr.

Mit einer guten Lage angrenzend am Bahnhofsvorplatz bildet das ehemalige Aurelis - Gelände einen wichtigen Baustein neben den Umbaumaßnahmen zum Bahnhofsvorplatz in der Entwicklung und Aufwertung des Quartiers. Die zurzeit mindergenutzten Flächen, geprägt von Parkierung und modernisierungsbedürftigen Bestandsgebäuden erzeugen einen deutlich sichtbaren Missstand.

Planungsansätze des Strukturkonzepts:

Der Bahnhofsvorplatz soll zu einem attraktiven städtischen Platz entwickelt werden, der gleichzeitig auch funktionale Anforderungen erfüllt. Der derzeit enorme Flächenverbrauch für ebenerdige Parkierungsanlagen soll einer künftig vertikalen Struktur weichen (Fahrrad- und Pkw-Parkhäuser).

Auf dem Bahnhofsvorplatz selbst müssen alle Infrastrukturangebote untergebracht werden, die für einen reibungslosen Stadtverkehr erforderlich sind: Bushaltestellen, Taxistand, Carsharing - Angebote, Fahrradparkhaus, Kurzzeitparkplätze mit E - Ladestationen oder Haltemöglichkeiten für Fernbusse, eventuell auch Logistik-Hubs für die Feinverteilung von Waren im Stadtgebiet. Hierfür werden durch entsprechende Fachbüros Ingenieursplanungen erarbeitet. Für das städtebauliche Konzept wurde der Platzbedarf möglichst realistisch eingeschätzt, die genaue Positionierung der verschiedenen Einrichtungen kann später von der Darstellung im Konzept abweichen.

Das Bahnhofsgebäude 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 im Eigentum der DB befinden, in die Überlegungen zur Gesamtkonzeption einbezogen werden können.

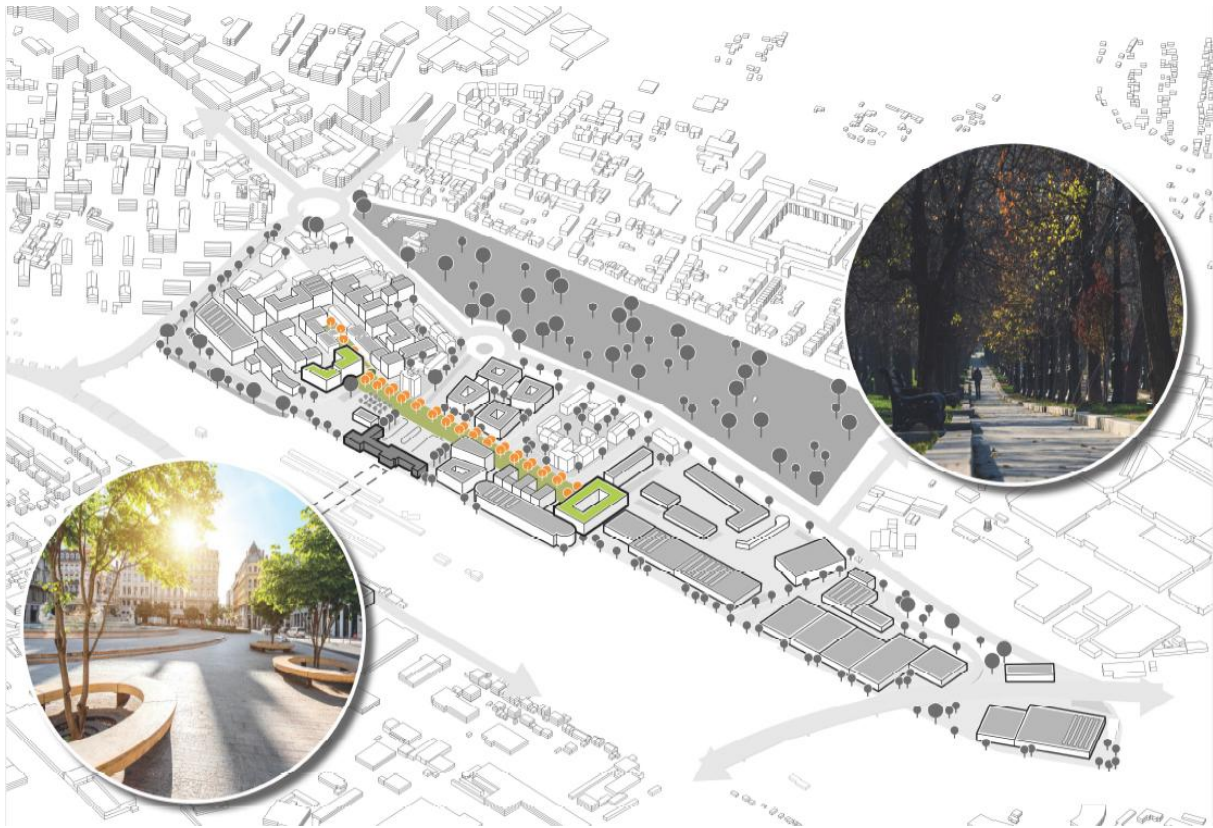


Abb. 56 Gestaltungselement Aufwertung Boshstraße zu baumbeständiger Straße

Eine gestalterisch prägende Maßnahme für den öffentlichen Raum soll die Attraktivierung der Boshstraße sein. Die Boshstraße stellt gewissermaßen die Wirbelsäule der gesamten Quartiersentwicklung dar und verbindet wie eine Spange das neue Heraeus Quarzglas Quartier mit den angrenzenden Neuentwicklungen bis hin zu einem neuen Verwaltungsgebäude für die städtischen Infrastrukturbetriebe (HSB, HIS). Hier könnte eine attraktive öffentliche Straße mit Aufenthaltsqualität durch z.B. Baumpflanzungen entstehen und damit auch positiv auf das Mikroklima einwirken.

Für die Bewohner/innen der angrenzenden Wohngebäude bedeutet die Attraktivierung der Boshstraße einer spürbaren Aufwertung des Wohnumfelds.

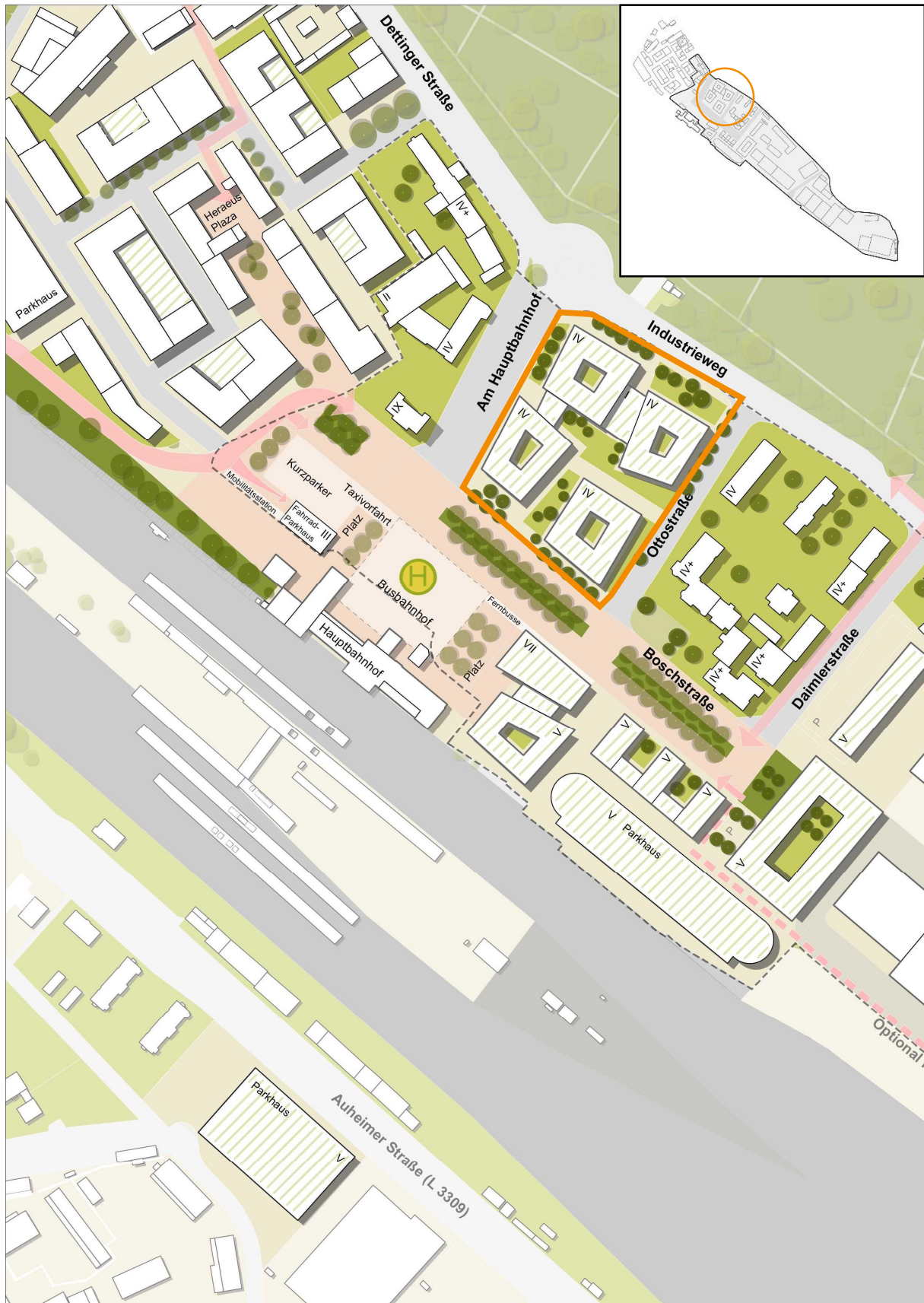
Durch die gut sichtbare Lage des angrenzenden ehem. Aurelis - Geländes am Bahnhofsvorplatz sowie entlang der Boshstraße, können an diesem Standort hochwertige Büro- und Dienstleistungsgebäude mit überwiegend 5 Geschossen entstehen. Am Bahnhofsvorplatz selbst ist auch ein Hochpunkt mit bis zu 7 Geschossen denkbar, um an diesem Standort die stadtbildprägende Eingangssituation und Adressbildung zu stärken.

Mit dem Beginn der Bau- bzw. Umbaumaßnahmen in dem Teilbereich kann mittelfristig, d. h. in einem Zeitfenster von 3 - 7 Jahren, gerechnet werden.

Der notwendige Parkplatzbedarf sollte jedoch zu jedem Zeitpunkt der Entwicklungsmaßnahmen im Untersuchungsgebiet der Vorbereitenden Untersuchung gedeckt sein. Folglich soll das Parkhaus an der „Auheimer Straße“ vor der Entwicklung an der Boshstraße entstehen und die wegfallenden oberirdischen Bestandsparkplätze ersetzen.

Teilbereich 2.2 Haus rund um das Erwerbsleben

Lageplan



Art der Maßnahme:	Haus rund um das Erwerbsleben
Flächengrößen:	ca. 1,4 ha
Beginn von Bautätigkeiten:	geplanter Baubeginn 2025
Beteiligte:	Stadt Hanau, Bundesagentur für Arbeit, etc.

Planungsansätze des Strukturkonzepts:

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. Bundesagentur für Arbeit (BA) und Stadt Hanau haben dazu im Jahr 2019/2020 unter Federführung der BA in einem zweistufigen Verfahren ein Büro zur Errichtung einer Anlaufstelle „rund um das Erwerbsleben“ ausgewählt. Den Zuschlag für die Planung hat das Büro Carpus und Partner erhalten. Attraktive, hochwertig gestaltete und nachhaltige Gebäude sollen das Erscheinungsbild prägen und den Nutzer/innen ermöglichen, die Synergiepotenziale einer engen Kooperation auszuschöpfen. Angedacht ist eine 4- bis 5 - geschossige Bebauung.

Bauzeitliche Reihenfolge:

Im ersten Schritt soll nach dem Abbruch der Bestandsgebäude auf den Flächen entlang der Straße „Am Hauptbahnhof“ und dem „Industrieweg“ die Errichtung von 3 zusammenhängenden Baukörpern erfolgen. In diesem Zeitraum wird das Bestandsgebäude der Bundesagentur für Arbeit erhalten und erst nach Fertigstellung der neuen Gebäude abgebrochen. Die freige-wordene Fläche soll zunächst als Parkplatz für die Angestellten des Hauses rund um das Erwerbsleben dienen und wird die Stellplatzsituation in der Entwicklungsphase am Hauptbahnhof entschärfen. In einem zweiten Schritt kann die Umsetzung des vierten Gebäudes als ein wichtiger Baustein zur räumlichen Begrenzung am Bahnhofsvorplatz erfolgen. Der Baubeginn für diesen Entwicklungsschritt kann erst erfolgen, wenn das neue Parkhaus des Teilbereiches 2.1. fertiggestellt wurde und die notwendigen Stellplätze dort nachgewiesen werden können. Insgesamt ist festzuhalten, dass für diesen Teilbereich auf Grund der exponierten Lage eine hohe Dichte anzustreben ist.

Mit dem Beginn von Baumaßnahmen kann 2025 gerechnet werden.

Teilbereich 2.3 Modernisierung und Instandsetzung der Wohnungsbestände, Wohnumfeldverbesserung

Lageplan



Art der Maßnahme:	Modernisierung und Instandsetzung der Wohnungsbestände, Wohnumfeldverbesserung
Flächengrößen:	ca. 2,6 ha
Beginn von Bautätigkeiten:	Bereits in der Entwicklung
Beteiligte:	Eigentümer, Stadt Hanau

Situation:

Die rund 760 Bewohner/innen 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. Die Wohngebäude schaffen eine spannende Mischung in dem sonst eher gewerblich geprägten Umfeld. Die meist 4 - geschosigen Gebäude erzeugen bereits im Bestand städtebauliche Raumkanten zum Straßenraum. Einen Blickpunkt am Bahnhofsvorplatz bildet ein 9 - geschossiges Wohngebäude.



Abb. 57 Wohnbebauung Ecke Boschstraße / Daimlerstraße im Mai 2018



Abb. 58 Wohnbebauung Ecke Boschstraße / Daimlerstraße im Juli 2019

Planungsansätze des Strukturkonzepts:

Die Eigentümer der Wohnungsbestände werden durch die Stadt Hanau aktiv eingebunden in die anstehenden Umgestaltungs- und Aufwertungsmaßnahmen im Bahnhofsumfeld. Die öffentlichen Maßnahmen stellen in der Regel einen Anreiz dar, der weitere private Investitionen in Bestandsgebäude nach sich zieht. Im Weiteren sind Förder- und Anreizprogramme für die Modernisierung des Wohnungsbestandes künftig zu prüfen.

Teilbereich 3.1 Umstrukturierung HSB / HIS

Lageplan



Art der Maßnahme:	Umstrukturierung HSB / HIS, Neubau Busdepot, Verlagerung Wertstoffhof
Flächengrößen:	ca. 5,5 ha
Beginn von Bautätigkeiten:	offen
Beteiligte:	HSB / HIS

Situation:

Zu Beginn der Vorbereitenden Untersuchungen und der Konzeptentwicklung war eine der Prämissen für die Planung, dass die städtischen Infrastrukturgesellschaften HIS und HSB mit ihren Funktionen (Busdepot, Wertstoffhof, 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, Sportsfield Housing oder Flächen im Hafengebiet. Bislang hat sich keine der Optionen als wirtschaftlich bzw. machbar (mangelnde Flächenverfügbarkeit, unzureichende Zentralität) erwiesen. Daher geht das vorliegende städtebauliche Konzept von der realistischen Annahme aus, dass HIS und HSB am Standort verbleiben. Lediglich Teilbereiche sollen verlagert werden. Dies betrifft insbesondere den Wertstoffhof, der negativ auf das Umfeld ausstrahlt und zu starken Belastungen für die angrenzende Wohnnutzung führt. Geeignete Potenzialflächen für eine Teilverlagerung des Wertstoffhofs sind derzeit Teil stadtinterner Untersuchungen außerhalb dieser VU.

Planungsansätze des Strukturkonzepts:

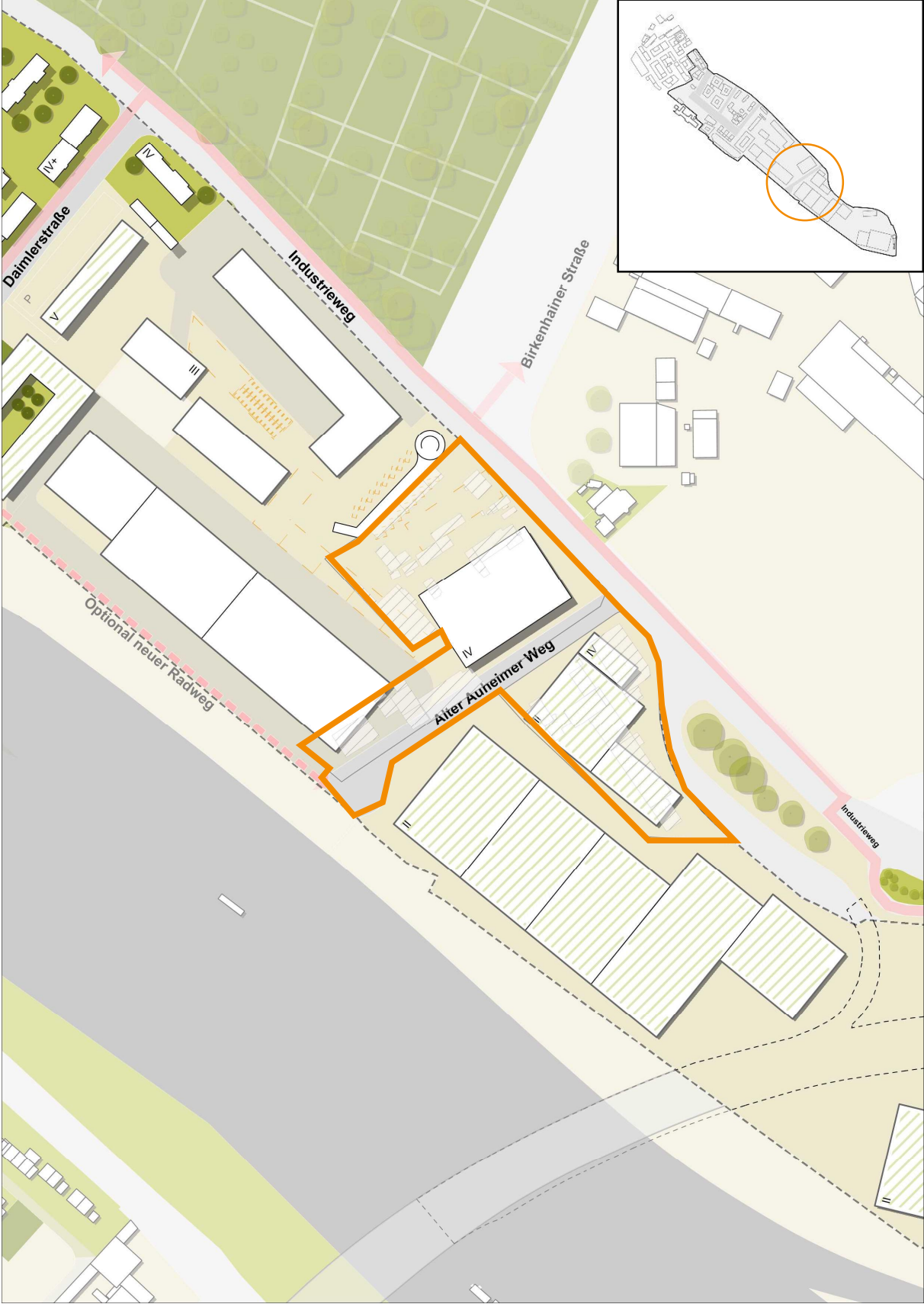
HIS und HSB untersuchen derzeit für die am Standort verbleibenden Betriebsstätten unterschiedliche Handlungsoptionen (Sanierung, Teilsanierung, Neubau) auf der bestehenden Fläche. Hierzu ist bereits eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben worden. Im Rahmen der Neuorganisation sollen unter anderem neue Verwaltungsgebäude, Werkstatthallen, Neubau des Busdepots sowie ein Parkhaus für die Angestellten geschaffen werden. Das städtebauliche Entwicklungskonzept sieht am südöstlichen Ende der Boschstraße den Neubau eines markanten, anspruchsvoll gestalteten Bürogebäudes vor, das zum urbanen Charakter der Straße passt und dem neu entstehenden Stadtraum ein attraktives Gesicht zuwendet.

Erste Baumaßnahmen können bereits in den kommenden 2 - 3 Jahren beginnen. Als Option wird der Erwerb zusätzlicher Erweiterungsflächen im südöstlich angrenzenden Bereich, am Alten Auheimer Weg mitgedacht, wo derzeit eine kleinteilige, teilweise ungeordnete Grundstücksstruktur vorzufinden ist.

Die konzeptionellen Überlegungen zur Weiterentwicklung der HSB / HIS Standortes bauen im Wesentlichen auch auf den gewerblichen Nutzungsrestriktionen (Seveso III) auf, die einer höherwertigen, gegebenenfalls auch wohnbaulichen Umnutzung, bislang entgegenstehen. Sollten künftig Nutzungsrestriktionen deutlich gemindert werden können, wäre eine Verlagerung und wohnbauliche Entwicklung, wie auch für Heraeus-Quarzglas auch aus ökonomischen Gründen erneut zu überprüfen.

Teilbereich 3.2 Neuordnung Alter Auheimer Weg

Lageplan



Art der Maßnahme:	Aufwertung und Neuordnung der Grundstücksstrukturen
Flächengrößen:	ca. 2,3 ha
Beginn von Bautätigkeiten:	2024 / 2025
Beteiligte:	Stadt Hanau, HSB / HIS, Grundstückseigentümer

Situation:

Auf beiden Seiten des Alten Auheimer Wegs befinden sich relativ kleinteilig strukturierte Grundstücke privater Einzeleigentümer mit unterschiedlichen und teilweise ungeordneten gewerblichen Nutzungen. Vereinzelt befinden sich dort auch Wohnungen.

Planungsansätze des Strukturkonzepts:

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 und auch mit bauordnungsrechtlichen Maßnahmen zurückgedrängt werden. In der Perspektive könnte dieser Bereich deutlich robustere, auch industrielle Gewerbestrukturen aufnehmen.

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. Auch für ein Rechenzentrum sind bereits vorbereitende Maßnahmen in der Umsetzung, die Auswirkungen auf die Erschließung und Leitungsführung (Stromtrassen) im Bereich des Alten Auheimer Weges haben und bereits kurz- bis mittelfristig Umbaumaßnahmen im Bestand auslösen.

Eine vergleichbare Entwicklung wird aktuell auf dem ehemaligen Holzpark-Gelände („Rütgers-Areal“) vorbereitet. Im ersten Bauabschnitt des sogenannten Holzparks Hanau sind Lagerhallen bereits im Rohbau fertiggestellt. Auch durch diese Entwicklung werden Umbaumaßnahmen an und im Umfeld des Alten Auheimer Weges bereits funktionale und bauliche Veränderungen in absehbarer Zeit zur Folge haben.

Teilbereich 4 Industriekonversion ehem. Rütgers-Areal Holzpark Hanau – Moderner Gewerbepark

Lageplan



Art der Maßnahme:	Neubau Gewerbehallen
Flächengrößen:	ca. 6,6 ha
Beginn von Bautätigkeiten:	Ende 2021
Beteiligte:	INBRIGHT

Situation:

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.

Planungsansätze des Strukturkonzepts:

Auf dem Gelände entstehen unter der Bezeichnung „Holzpark Hanau“ mehrere großvolumige Gebäudekomplexe mit ca. 28.000 m² Mietfläche und einer Gebäudehöhe 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.

Ziel ist eine Entwicklung unter Berücksichtigung nachhaltiger Aspekte und Flexibilität sowie Drittverwendungsfähigkeit der Gebäude.

Der Baubeginn ist bereits erfolgt und große Teile der neu zu errichtenden Gebäude bereits vermietet. (Schwerpunkt Logistik).



Abb. 59 Visualisierung Holzpark Hanau; Quelle: INBRIGHT, <https://inbright.de/projekte/holzpark-hanau/> Zugriff: April 2022

7. Vorläufige Kosten und Finanzierungsübersicht

7.1 Kosten- und Finanzierungsplanungen

Gemäß § 171 (2) BauGB ist von der Stadt Hanau eine Kosten- und Finanzierungsübersicht gemäß § 149 BauGB aufzustellen. Darzustellen sind die Kosten, die der Stadt Hanau voraussichtlich entstehen, sollten die Maßnahmen in der geplanten Form umgesetzt werden.

Die Gesamtkosten für alle aufgeführten Maßnahmen in den jeweiligen Teilbereichen sind grob als Schätzkosten kalkuliert und auf Grundlage pauschaler Kostenansätze ermittelt. Massen wurden geschätzt (Stand 12/2021). Alle Kostenpositionen sind Nettokosten. Eine Anpassung in Bezug auf Baupreissteigerungen in der Zukunft wurde nicht vorgenommen. Die Zahlen basieren auf Erfahrungswerten bereits durchgeführter Maßnahmen an andere Stelle, Kostenkennwerten nach Baukostenindex sowie Kostenschätzungen der städtischen Projektgesellschaften sowie beteiligter Fachbehörden.

Vorbereitende Untersuchungen "nordöstlich des Hauptbahnhofs"

Stand: 25.07.2024

Die benannten Ausgaben wurden im Jahr 2021 / 22 auf Grundlage verfügbarer Daten ermittelt, z.B. auf Basis von allgemeinen Kostenkennwerten / -schätzungen städtischer Betriebe, wie HIS (Hanau Infrastruktur Service). Künftige Kostensteigerungen sind nicht abgebildet. Es handelt um Orientierungswerte des Jahres 2021 / 22

Code	Name Teilbereich	Gesamtausgaben in Mio. €	davon förder- fähig in Mio. €	Eigenanteil Kom- mune in Mio. €	Mittel Privater in Mio. €
Summe Ausgaben		141.470.000 €		15.990.000 €	
TB 0	Gesamtkoordination /Schnittstellenmanagement	7.380.000 €		1.700.000 €	5.680.000 €
	Vorbereitung der Gesamtmaßnahme	2.720.000 €		600.000 €	
	Steuerung	700.000 €		700.000 €	
	Öffentlichkeitsarbeit	200.000 €		200.000 €	
	Sonstiges	3.760.000 €		200.000 €	
TB 2.1	Bahnhofsvorplatz, Boschstraße, Mobilitätshub, Parkierungsanlagen und Büro-/Dienstleistungen	90.720.000 €	11.100.000 €	8.890.000 €	70.730.000 €
	Grunderwerb	2.750.000 €		2.750.000 €	
	Ordnungsmaßnahmen	13.480.000 €		590.000 €	
	Verbesserung der verkehrlichen Erschließung	10.400.000 €	7.800.000 €	2.600.000 €	
	Baumaßnahmen	64.090.000 €	3.300.000 €	2.950.000 €	
TB 2.2	PE Haus des Erwerbslebens	37.340.000 €		0 €	37.340.000 €
	Grunderwerb	1.120.000 €			
	Ordnungsmaßnahmen	1.720.000 €			
	Baumaßnahmen	34.500.000 €			
TB 2.3	Modernisierung und Instandsetzung der Wohnungsbestände, Wohnumfeldverbesserung	450.000 €		450.000 €	0 €
	Ordnungsmaßnahmen	200.000 €		200.000 €	
	Anreizprogramme	250.000 €		250.000 €	
TB 3.1	PE Umstrukturierung HIS HSB	200.000 €		200.000 €	0 €
	Ordnungsmaßnahmen	200.000 €		200.000 €	
TB 3.2	Neuordnung "Alter Auheimer Weg"	5.380.000 €	630.000 €	4.750.000 €	0 €
	Grunderwerb	0 €		0 €	
	Ordnungsmaßnahmen	4.040.000 €		4.040.000 €	
	Verbesserung der verkehrlichen Erschließung	840.000 €	630.000 €	210.000 €	
	Verlagerung von Betrieben	500.000 €		500.000 €	
	Gesamtkosten	141.470.000 €	11.730.000 €	15.990.000 €	113.750.000 €

Die geschätzten Gesamtkosten für alle aufgeführten Maßnahmen belaufen sich auf eine Investitionssumme von ca. 141 Mio. €, von welchen gut 16 Mio. € von der Stadt Hanau aus Haushaltsmitteln zu tragen sind.

Im Rahmen der Kostenschätzung wurden auch Kosten aufgenommen, die mit der Maßnahme in Verbindung stehen, also auch diejenigen, die mittelbar durch sie ausgelöst werden. Im Anschluss erfolgte eine Zuordnung der Kosten auf unterschiedliche Kostenträger.

Die Stadt Hanau kommt hierfür mit ihrem stadteigenen Haushalt nur in Frage, wenn die Kosten unmittelbar durch die Umsetzung der Entwicklungsmaßnahme entstehen. Kosten, die auf städtische Gesellschaften oder private Akteure entfallen (beispielsweise Kosten für die Herstellung von Parkhäusern und Gewerbeeinheiten) sind nicht der Stadt Hanau zuzurechnen, Kosten für Erschließungsmaßnahmen im Zuge der Aufwertung der Boschstraße hingegen schon.

Die Kostenarten und die dazugehörigen Kostenpositionen sind in Anlehnung an die in den §§ 140, 147, 148 BauGB beschriebenen Aufgaben und Anforderungen bei der Durchführung der Maßnahmen aufgestellt worden.

8. Dialog und Mitwirkung

8.1 Dialog und Mitwirkung

Im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchungen soll die Mitwirkungsbereitschaft der Eigentümer/innen, Mieter/innen, Pächter/innen und anderer Nutzungsberechtigten im Untersuchungsgebiet ermittelt werden. Die Betroffenen sollen darüber hinaus über die Zielvorstellungen der Stadt informiert und intensiv in die Zieldiskussion eingebunden werden. Auf diese Weise lässt sich frühzeitig feststellen, ob und in welchem Umfang Betroffene vor Ort bereit sind, an einer Entwicklung zu partizipieren oder ob eine solche Mitwirkungsbereitschaft nicht vorhanden ist und gegebenenfalls auf etwaige Zwangsmaßnahmen zurückzugreifen sein wird, um eine strukturelle und funktionale Verbesserung des Quartiers herbeizuführen.

Die Anforderungen an die Einbindung setzt eine frühzeitige Erörterung der vorgesehenen Maßnahmen mit den Betroffenen voraus, die im Weiteren zur Mitwirkung bei der Voruntersuchung und der nachfolgenden Entwicklung sowie darüber hinaus zur Durchführung der erforderlichen baulichen Maßnahmen angeregt und im Rahmen des Möglichen beraten werden sollen.

Bereits mit der Einleitung einer Vorbereitenden Untersuchung (VU) wird die freie Verfügungsgewalt der Eigentümer über die Grundstücke und Immobilien tangiert. So bestehen für die Betroffenen nicht nur Auskunftspflichten gegenüber der durchführenden Stelle, sondern auch Einschränkungen in der baulichen oder nutzungsspezifischen Veränderung der Grundstücke und Immobilien. Mit der flankierenden Vorkaufsrechtssatzung, durch die Stadtverordnetenversammlung beschlossen am 17.12.2018, wird zudem auch die Veräußerung der Immobilien am freien Markt eingeschränkt und der Stadt der Eintritt in geschlossene Kaufverträge ermöglicht.

Die Einbindung der Betroffenen wurde ab März 2020 durch die weitreichenden Kontaktverbote aufgrund der Coronapandemie deutlich erschwert. Persönliche Termine und Versammlungen haben seit Beginn der Pandemie nicht mehr stattgefunden. Die Kommunikation mit den Betroffenen wurde anfangs weitestgehend über schriftliche Kontakte aufrechterhalten, ab Herbst 2020 wurden ersatzweise digitale Beteiligungs- und Gesprächsformate etabliert und ausgebaut.

8.2 Prozess der Beteiligung der Betroffenen nach § 169 BauGB

8.2.1 Formelle Beteiligung durch öffentliche Bekanntmachung

Der Beschluss der Stadtverordnetenversammlung wurde am 13.02.2019 durch Veröffentlichung im Hanauer Anzeiger ortsüblich bekannt gemacht und die Betroffenen auf die Ziele und Rechtsfolgen des Beschlusses hingewiesen. Der Beschluss wurde mit dem Lageplan zur Abgrenzung des Untersuchungsgebiets in der Zeit vom 20.02.2019 bis einschließlich 28.02.2019 öffentlich ausgelegt.

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:

- 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 Industrieweg und Bahngleisen bis zur Straße Heideacker als östliche Abgrenzung. Die Gesamtfläche umfasst ca. 25 Hektar.
- 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.
- 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.
- 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.
- Im Rahmen der VU ist zu prüfen, ob es Alternativen zur Durchführung einer Städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme gibt, die es ermöglichen, die Planungsziele zu erreichen.
- 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.
- 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 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 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

Abb. 60 Amtliche Bekanntmachung vom 13.02.2019 (veröffentlicht im Hanauer Anzeiger am 13.02.2019)

8.2.2 Umfang und Ermittlung der Betroffenen

Die Betroffenen im Gebiet wurden auf Grund der Gebietscharakteristik und für die individuelle Ansprache in folgende Gruppen gegliedert:

- Eigentümer/innen
- Mieter/innen, Pächter/innen
- Nachbarschaften (unmittelbar und funktional angrenzend an das VU-Gebiet)
- Sonstige Betroffene

Die Ermittlung der Kontaktdaten erfolgt auf Ebene der Eigentümer/innen über die Einsicht in das Liegenschaftskataster und das Grundbuch. Mieter/innen oder Pächter/innen gewerblicher genutzter Liegenschaften wurden entweder über Angaben der Eigentümerschaft oder anhand postalischer Nachweise und entsprechender Einträge im Gewerberegister ermittelt.

Die Wohnungsmietenden im Untersuchungsgebiet wurden nicht einzeln ermittelt, sondern über die Eigentümer/innen (überwiegend private und öffentliche Wohnungsbaugesellschaften) der Wohngebäude von der Voruntersuchung informiert.

Eine über die persönliche Ansprache hinausgehende Ermittlung etwaiger, nicht identifizierbarer Betroffener im Untersuchungsgebiet erfolgte flankierend im Rahmen von Bekanntmachungen, Presseberichten und weiteren offenen Beteiligungsformaten im gesamtstädtischen Kontext.

Mit den umfangreichen Kommunikationsmitteln und der größtenteils auch persönlichen Ansprache der Betroffenen konnte hinreichend sichergestellt werden, dass alle Betroffenen im Plangebiet von der Maßnahme, den Rechtsfolgen und den fortlaufenden Beteiligungsmöglichkeiten bereits von Beginn der Vorbereitenden Untersuchungen an informiert waren.

8.3 Prozessbegleitende Beteiligungsformate für die Betroffenen im Untersuchungsgebiet

Folgende Beteiligungsformate wurden bisher im Untersuchungsgebiet durchgeführt:

1. Aufklärung und Beratung von Betroffenen in Bauantrags- und Genehmigungsverfahren
2. Zukunftswochenende Zukunft Hanau 2028
3. Informationsschreiben an die Eigentümer/innen im Untersuchungsgebiet
4. Phase I: Persönliche Gesprächsangebote für Eigentümer/innen und Gewerbetreibende
5. Workshop Hauptbahnhof - Zukünftige Anforderungen an Mobilität
6. Zwischenbericht im Struktur- und Umweltausschuss
7. Informationsveranstaltung für Eigentümer/innen und Gewerbetreibende im Gebiet (digital)
8. Phase II: Persönliche Gesprächsangebote nach Vereinbarung
9. Stadtforum „Zukunft-Hanau“ zur Entwicklung des Gewerbeparks Hauptbahnhof
10. Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange, teilweise themenspezifisch

1) Aufklärung und Beratung von Betroffenen in Bauantrags- und Genehmigungsverfahren

Zeitraum / Termin: ab Januar 2019 fortlaufend

Format: persönliches Gespräch (teilweise über Videokonferenzen)

Während der gesamten Dauer der VU bedürfen Bauanträge dem Einvernehmen mit der Stadt Hanau. Bau- oder Umnutzungsanträge können über eine Dauer von bis zu 12 Monaten zurückgestellt werden. Bei Bedarf wurde auf Initiative der Antragstellenden im Kontext von Bauanträgen und Bauvoranfragen eine Beratung durchgeführt.

Während der Laufzeit der VU wurden nur vereinzelt entsprechende Anträge oder Voranfragen bei der Bauaufsicht eingereicht, die jeweils im Einzelfall geprüft und nach Beratung der Antragstellenden sachgerecht beschieden oder auch zurückgewiesen wurden.

2) Zukunftswochenende Zukunft Hanau

Zeitraum / Termin: 29.03 - 31.03.2019

Format: Offene Wochenendveranstaltung für Bürger/innen im Congresspark Hanau

Inhalt: Bereits im Vorfeld der Veranstaltung erfolgte eine umfangreiche Kommunikations- und Pressearbeit. Während der Veranstaltung bestand ein Wochenende lang die Möglichkeit, sich bei den verantwortlichen Fachleuchten zu unterschiedlichen Belangen der Hanauer Stadtentwicklung zu informieren und auch inhaltlich zu beteiligen. Am Stand „Zukunft Arbeiten“ wurden die Ideen und der Planstand der Vorbereitenden Untersuchung vorgestellt und mit den Bürger/innen diskutiert. Dabei konnten viele Anregungen und Ideen der Bürger/innen aufgegriffen und gesammelt werden, die dann im weiteren Planungsprozess berücksichtigt wurden.

Ergebnis: Die Veranstaltung richtete sich schwerpunktübergreifend an alle Hanauer Bürger/innen und war entsprechend gut besucht. Im Nachgang wurde die Veranstaltung mittels Fragebögen evaluiert. Darüber hinaus bestand und besteht weiterhin die Möglichkeit, sich über die Beteiligungsseite www.zukunft-hanau.de sowie in den sozialen Medien zu beteiligen. Die VU und ihre Inhalte sind hier als ein Teil der Gesamtentwicklungsstrategie der Stadt Hanau integriert.

3) Informationsschreiben an die Eigentümer/innen im Untersuchungsgebiet

Zeitraum / Termin: Versendung Juni / Juli 2019

Format: postalische Zustellung oder Postwurfsendung (Gewerbebetriebe)

Inhalt: Das Informationsschreiben enthielt einen Hinweis auf die Beschlussfassung über die VU sowie Erläuterung der Ziele und Zwecke der Maßnahme. Zudem erfolgte das Angebot für ein persönliches Gespräch zur Erläuterung des Verfahrens oder zur Darlegung persönlicher Gegebenheiten und Ziele. Ein Rückantwortbogen zu persönlichen Belangen und Wünschen für die Entwicklung des Plangebiets wurde beigefügt. Die Einbindung der Mieterschaft erfolgte über die Eigentümer/innen.

Ergebnis: Insgesamt wurden 13 Fragebögen zurückgesandt. In den Antworten wurde überwiegend deutlich, dass auch aus Sicht der Eigentümerschaft erhebliche funktionale und strukturelle Mängel im Plangebiet erkannt werden. Die Einleitung entsprechender Ordnungsmaßnahmen wurde von den meisten Befragten begrüßt, nur wenige äußerten sich mit der Bestandssituation im Gebiet zufrieden.

4) Persönliche Gesprächsangebote für Eigentümer/innen und Gewerbetreibende

Zeitraum / Termin: ab Juli 2019 fortlaufend

Format: persönliche Gespräche auf Anfrage (teilweise digital)

Inhalt: Die Möglichkeit persönlicher Erörterungsgespräche wurde zu Beginn der VU nur sporadisch von wenigen Eigentümer/innen genutzt. Intensiviert wurden die Gespräche überwiegend im direkten Hauptbahnhofumfeld, da hier einige Eigentümer/innen (Aurelis, DB AG) bereits mit dem Verkauf der eigenen Immobilien befasst waren. Zudem wurden Eigentümer/innen

etwaiger Schlüsselimmobilien (z.B. Am Hauptbahnhof 7 und Parkplatz Güterbahnhofstraße) im Hauptbahnhofumfeld direkt angesprochen und nach ihren Zielsetzungen befragt. Für Bereiche, in denen der Erwerb privater Liegenschaften für die weitere Entwicklung bereits absehbar von maßgeblicher Bedeutung ist, wurde direkt Kontakt zur Eigentümerschaft aufgenommen, um entsprechende Verhandlungs- oder Zielvereinbarungsgespräche zu führen. Die Gesprächsinhalte wurden entsprechend dokumentiert.

Ergebnis: Es wurden diverse Gespräche geführt. Es zeichnet sich ab, dass auch die Eigentümer/innen, die das direkte Gespräch suchen, erhebliche strukturelle und funktionelle Mängel im Gebiet sehen und auch bereit sind, an einer Verbesserung des Umfelds mitzuwirken.

5) Workshop Hauptbahnhof - Zukünftige Anforderungen an Mobilität

Zeitraum / Termin: 29.08.2019

Format: Workshop mit Vertretern der kommunalen und regionalen Verkehrsbetriebe- und gesellschaften, des ADFC (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club) und des HSB (Hanauer Straßenbahn GmbH) sowie weiteren Mobilitätsexperten.

Inhalt: Da das Untersuchungsgebiet den Hauptbahnhof mit seinem Umfeld umfasst, gewinnt das Thema Mobilität für die Vorbereitende Untersuchung besondere Bedeutung. Es wurden unterschiedliche Szenarien für die Entwicklung diskutiert. Folgende Ziele und Vorgaben waren dabei grundlegend:

- Entmischung des Verkehrs, um Konflikte zwischen den Mobilitätsarten zu vermeiden
- Ausreichend große(r) Busbahnhof, Taxistand, und Mobilitätsstation
- Busbahnhof:
 - oberirdisch nur Bussteige oder eine Haltestation als Überdachung am Bahnhofsgelände integriert (Bsp. Esslingen)
 - Vom HSB gewünscht sind ca. 17 Bussteige inkl. Warteposition für die Busse
- MIV / Stellplätze:
 - 1.200 - 1.700 Parkplätze
 - unterirdisch oder gebäudeintegriert / Parkhaus
 - Parkhaus als sichtbares Objekt oder in zweiter Reihe (z.B. Mantelbebauung)
 - Ausreichendes Angebot an Parkplätzen für Fahrrad / Rollerverkehr (ca. 500-600 Stellplätze)
 - Fahrradparkhaus inkl. Werkstatt
 - Taxivorfahrt und Ruheplätze
 - Kiss + Ride, Kurzzeitparkplätze
 - Barrierefreie Parkplätze
 - Carsharingplätze
 - Attraktives Stadtbild am Bahnhofsvorplatz
 - Aufenthaltsmöglichkeiten am Bahnhof
 - Funktional und gestalterisch gute Fuß-/Radwegeverbindungen
 - Wichtig: Für Veränderungen ausreichend Spielraum lassen (Modal Split beachten)

Ergebnis: Es wurden die unterschiedlichsten Anforderungen an das Thema Mobilität und Verkehr sowie deren Raum- und Funktionsbedingungen diskutiert. Aus den Anforderungen und Zielen hinsichtlich Parkierung, Änderung des Modal Split und Verbesserung des ÖPNV resultieren eine Vielzahl von Flächenbedarfen, die es in einem städtebaulichen Strukturkonzept zu berücksichtigen gilt. Die Ergebnisse des Workshops wurden in die Strukturplanung eingearbeitet.

6) Zwischenbericht in Struktur- und Umweltausschuss

Zeitraum / Termin: 08.12.2021

Format: Nicht-öffentliches Digitalformat

Inhalt: Der Untersuchungsstand wurde ausführlich dargestellt. Ein Schwerpunkt lag dabei auf den funktionalen und strukturellen Defiziten im Gebiet. Die Herleitung der Entwicklungsziele wurde erläutert und zwei Varianten für mögliche Rahmenplanentwürfe vorgestellt. Im Anschluss an die Veranstaltung erfolgte umfangreiche Pressearbeit und öffentliche Berichterstattung zu den einzelnen Untersuchungsthemen sowie den Inhalten des Strukturkonzepts.

Ergebnis: Aufgrund der anhaltenden Coronapandemie und damit einhergehender Verzögerungen wurde ein Beschluss für die Stadtverordnetenversammlung zur Verlängerung der Bearbeitungsfristen vorbereitet.

7) Informationsveranstaltung für Eigentümer/innen und Gewerbetreibende im Gebiet

Termin: 20.04.2021, 17.00 -19.00 Uhr

Format: Digitalformat (Videokonferenz MS Teams). Im Vorfeld erfolgte eine schriftliche Einladung sämtlicher Eigentümer/innen und Gewerbetreibenden vor Ort über Postversand und Postwurfsendungen. Die freiwillige Teilnahme erforderte eine Anmeldung.

Inhalt: Es erfolgte ein Eingangsvortrag zum Sachstand der Vorbereitenden Untersuchungen, zum Strukturkonzept sowie zu den sich daraus abzeichnenden Betroffenheiten. Die einzelnen privaten und öffentlichen Investitionsvorhaben im Plangebiet wurden vorgestellt. Namentlich handelt es sich hierbei um: die Rütgers Werke, das Haus des Erwerbslebens, die Konversion des Geländes von Heraeus Quarzglas sowie den Umbau des Bahnhofs und insbesondere des Bahnhofsvorplatzes. Alle Teilnehmenden erhielten die Möglichkeit, Fragen zu den vorgestellten Inhalten und zu persönlichen Belangen zu stellen.

Die Fragen und Antworten umfassten im Wesentlichen folgende Inhalte:

- Umfang und Dauer der Nutzungseinschränkungen im Rahmen der weiteren VU sowie spätere Möglichkeiten der Stadt, im Rahmen einer Städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme (SEM) auf Eigentumsrechte wie den Besitz, die Nutzung, die Entwicklung oder die Veräußerung der Grundstücke und Immobilien einzuwirken. Hierzu wurde den Betroffenen deutlich gemacht, dass bei Einleitung einer SEM umfangreiche Eingriffsmöglichkeiten sowohl auf eigentumsrechtlicher wie auch planerischer Ebene für die Stadt eröffnet werden. Deutlich gemacht wurde aber auch, dass sämtliche Handlungsmöglichkeiten der Stadt vorrangig auf die Mitwirkungsbereitschaft der Eigentümer/innen bei der Umsetzung der Maßnahmenziele hinstreben.

- Diskussion zu den städtebaulichen Zielen des Strukturkonzepts. Insbesondere wurden Fragen zum stadträumlichen Qualitätsanspruch bezüglich des geplanten Boulevards / baumbestandene Boschstraße und der Parkhausbebauung entlang der Bahngleise aufgeworfen.
- Die Nachfrage zu bestehenden Mängeln an den Erschließungsanlagen (Überflutung bei Starkregenereignissen im Bereich der Dettinger Straße) sowie zum geplanten Ausbau der Güterbahnhofstraße

Es erfolgte der Aufruf an alle Betroffenen, sich frühzeitig mit der Stadt über etwaige eigene Veräußerungs-, Planungs- und Nutzungsziele abzustimmen.

Ergebnis: Die weiteren zeitlichen Abläufe der VU sowie der bereits absehbaren privaten und öffentlichen Investitionsmaßnahmen wurden erläutert. Hierzu wurden allen Teilnehmenden und Interessierten im Nachgang zur Videokonferenz konkrete Angaben zu den einzelnen Zeiträumen der Gesamtentwicklung übermittelt. Es erfolgte eine Unterteilung in Maßnahmen mit kurzfristigem, mittelfristigem und langfristigem Baubeginn im Zeithorizont der nächsten 8-12 Jahre. Die Präsentation zur Videokonferenz nebst weiteren Erläuterungen zum Zeitplan wurde allen Teilnehmenden über Mailversand im PDF-Format zur Verfügung gestellt. Allen Betroffenen wurden Angebote für persönliche Erörterungsgespräche nach Terminvereinbarung für weitere Detailfragen und zur Klärung persönlicher Belange und Fragestellungen angeboten.

Es wurde zudem auf die weiteren Möglichkeiten der Beteiligung im Rahmen des öffentlichen Beteiligungsformats „Zukunft Hanau“ aufmerksam gemacht. Außerdem wurde die nächste Veranstaltung, das geplante „Stadtforum“ am 19.05.2021 vorgestellt.

8) Persönliche Gesprächsangebote nach Vereinbarung

Termin: im Nachgang der Eigentümergeveranstaltung vom 20.04.2021, fortlaufend.

Format: Freiwilliges Angebot. Es ist die Eigeninitiative der Betroffenen für die Terminabstimmung erforderlich. Eine gesonderte Protokollierung der Gesprächsinhalte erfolgte für die Verfahrensakte.

Inhalt: In den Gesprächen wurden Fragen zum Verfahrensstand, zum weiteren Vorgehen und zur eigenen Betroffenheit beantwortet, welche im Rahmen der vorangegangenen Informationsveranstaltung für Eigentümer/innen und Gewerbetreibende unbeantwortet geblieben sind.

Ergebnis: Es wurden diverse Gespräche geführt, aus welchen sich abermals eine breite Mitwirkungsbereitschaft herauskristallisierte.

9) Stadtforum „Zukunft Hanau“ zur Entwicklung des Gewerbeparks Hauptbahnhof

Termin: 19.05.2021, 19.00-21.00 Uhr

Format: Digitale Podiumsdiskussion im offenen Streamingformat für alle Bürger/innen. Die Teilnahme war ohne vorherige Anmeldung sowie auch anonym möglich. Eigentümer/innen und Gewerbetreibende im projektbezogenen Mailverteiler wurden im Vorfeld direkt eingeladen.

Inhalt: Es erfolgte eine Vorstellung des Projekts und des Strukturkonzepts über einen einleitenden Film mit ergänzender Präsentation. Im Anschluss fand eine moderierte Podiumsdiskussion mit Teilnehmenden der städtischen Betriebe und der Fachdienststellen statt.

Fragen aus dem Zuschauerkreis konnten über ein Chatforum gestellt werden und wurden in die Diskussion eingebunden.

Ergebnis: Allen Teilnehmenden sind die strukturellen und funktionalen Defizite im Gebiet bewusst und der Handlungsbedarf wurde erkannt. Es ist eine breite Mitwirkungsbereitschaft durch die Beteiligten gegeben, welche in dieser Veranstaltung einmal mehr deutlich wurde.

10) Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange

Die wesentlichen Behörden und stadtinternen Träger öffentlicher Belange wurden – teilweise themenspezifisch – in Workshops und Informationsveranstaltungen eingebunden. Neben dem gesonderten Themenworkshop Mobilität (siehe Ziffer 5) wurde auch ein Workshop zum Strukturkonzeptentwurf am 30.09.2020 mit den Beteiligten aus den Ressorts Umwelt, Bodenschutz, Ver- und Entsorgung, Verkehr, Mobilität, Ordnung und Sicherheit sowie Soziales in der Alten Schule in Großauheim durchgeführt. Die daraus gewonnenen Erkenntnisse wurden abgewogen und in der weiteren Entwurfsbearbeitung berücksichtigt. Das abschließende Strukturkonzept wurde vor Beschlussfassung durch die Stadtverordnetenversammlung allen beteiligten Behörden und Trägern zur Kenntnis gegeben.

8.4 Fazit

Bezogen auf die vier Entwicklungsbereiche (siehe Kapitel 6) lässt sich die Mitwirkungsbereitschaft der Eigentümer/innen folgendermaßen zusammenfassen:

Entwicklungsbereich E1 umfasst die Heraeus Quarzglas und den benachbarten Einzelhandel. Dieser Teilbereich wurde bereits im Rahmen der Einleitung der Vorbereitenden Untersuchungen aus dem Untersuchungsgebiet herausgelöst. Dies geschah auf der Basis einer Vereinbarung zwischen der Stadt Hanau und der Eigentümerin, da diese bereits in Abstimmung mit der Stadt eigene Konzepte zur Verwertung des Geländes entwickelt hat. In diesem Rahmen ist die Mitwirkungsbereitschaft zur Verbesserung der strukturellen Defizite im Gebiet als gesichert zu sehen.

Entwicklungsbereich E2 umfasst das direkte Bahnhofsumfeld sowie die angrenzende Wohnbebauung. Die Beteiligungsformate richteten sich vor allem an die Eigentümer/innen dieser Grundstücke. Insbesondere die institutionellen Eigentümer/innen (Wohnungsbaugesellschaften) haben sich im Rahmen des Dialogprozesses durchweg sehr kooperativ gezeigt, die Mitwirkungsbereitschaft ist an dieser Stelle aufgrund der eigenen Interessen zur Verbesserung des Wohnumfelds sehr hoch.

Zudem wurden seit Einleitung der VU in diesem Entwicklungsbereich bereits wichtige Schlüsselgrundstücke im direkten Bahnhofsumfeld von der Stadt Hanau bzw. den städtischen Gesellschaften (Baugesellschaft, Bauprojekt) erworben.

Lediglich eine Fläche im **Entwicklungsbereich E2** (bewirtschafteter Pendlerparkplatz) steht aktuell im Eigentum einer Projektentwicklungsgesellschaft, deren Verwertungsinteressen (Neubau B&B Hotel) nicht den Zielen des Strukturkonzepts entsprechen. Derzeit werden mit dem

Eigentümer aber Szenarien (z.B. Flächentausch) verhandelt, die auf eine einvernehmliche, vertragliche Lösung hindeuten.

Mit den Vertretern der Deutschen Bahn laufen kontinuierlich Gespräche zur Abstimmung der jeweiligen Entwicklungsvorstellungen – und Baumaßnahmen im direkten Bahnhofsbereich. Aufgrund gleichgerichteter Entwicklungsinteressen ist eine hohe Kooperationsbereitschaft gegeben.

Der **Entwicklungsbereich E3** umfasst die Flächen der städtischen Betriebe HSB und HIS sowie das angrenzende Kleingewerbe.

Die Mitwirkungsbereitschaft der städtischen Betriebe ist vollumfänglich vorhanden. Im Rahmen des stetig geführten Dialog- und Beteiligungsprozesses hat sich auch eine Mitwirkungsbereitschaft der Eigentümer/innen im Bereich des kleinteiligen Gewerbebereichs dergestalt ergeben, dass sie ihre eigenen Nutzungs- und Entwicklungsvorstellungen künftig im engen Dialog mit der Stadt besprechen wollen. Hieraus können sich auch Ansätze, z.B. für künftige Betriebsverlagerungen oder die Aufgabe von Wohnnutzungen ergeben.

Entwicklungsbereich E4 umfasst das ehemalige Rütgers-Areal im Osten des Gesamtgebietes. In diesem findet bereits eine Konversion statt, es entsteht der „Holzpark - Hanau“. Eine Fertigstellung ist für Ende 2022 angestrebt, die städtischen Entwicklungsziele wurden bereits über den Abschluss städtebaulicher Verträge gesichert.

Im gesamten Gebiet besteht somit insgesamt eine hohe Akzeptanz für die Entwicklungsvorstellungen der Stadt und eine hohe Mitwirkungsbereitschaft sowohl der privaten als auch der institutionellen Eigentümer/innen.

9. Beurteilung einer Städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme für den Untersuchungsbereich

9.1 Anzuwendende Kriterien des § 165 BauGB

Die Kriterien, mit der die Beurteilung über die Anwendungsvoraussetzungen einer Städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme geprüft werden, sind im Einzelnen:

Allgemeine Anwendungsvoraussetzungen des § 165 BauGB:

- Eine städtebauliche Entwicklungsmaßnahme muss eine Maßnahme des Städtebaus sein, die einheitlich vorbereitet wird und zügig durchgeführt werden kann (§ 165 (1) BauGB).
- Zur Durchführung einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme muss ein qualifiziertes öffentliches Interesse vorliegen (§ 165 (1) BauGB).
- Die Anwendbarkeit gilt für Stadt und Land und ist somit nicht auf spezielle Bereiche der Stadt beschränkt (§ 165 (1) BauGB).

Materiell-rechtliche Anwendungsvoraussetzungen des § 165 BauGB:

- Ortsteile sind entsprechend ihrer Bedeutung für die städtebauliche Entwicklung neu zu entwickeln oder im Rahmen einer städtebaulichen Neuordnung einer neuen Entwicklung zuzuführen (§ 165 (2) BauGB).
- Das Allgemeinwohl erfordert die Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme insbesondere zur Deckung eines erhöhten Bedarfes an Wohn- und Arbeitsstätten, zur Einrichtung von Gemeinbedarfs – und Folgeeinrichtungen oder zur Wiedernutzung brachliegender Flächen (§ 165 (3) Nr. 2 BauGB).
- Die Ziele und Zwecke der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme können nicht durch städtebauliche Verträge mit den Eigentümern der Grundstücke erreicht werden (§ 165 (3) Nr.3 BauGB).
- Die zügige Durchführbarkeit der Maßnahmen muss in einem absehbaren Zeitraum gewährleistet sein (§ 165 (3) Nr.4 BauGB)

9.2 Prüfung der Allgemeinen Voraussetzungen für die Anwendung einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme für das Gesamtgebiet

Die Überprüfung der allgemeinen Anwendungsvoraussetzungen wird im Folgenden zunächst für das gesamte Untersuchungsgebiet einheitlich durchgeführt.

Prüfung: Maßnahme des Städtebaus

Für alle vier Entwicklungsbereiche wird durch das Strukturkonzept in Kapitel 6 der Nachweis geführt, dass eine Entwicklung der Bereiche inkl. Der Errichtung von Gebäuden mit Maßnahmen des Städtebaus möglich ist.

Die vorzunehmenden Maßnahmen sind insbesondere die Errichtung von Baumassen mit dem Ziel neue Flächen für Gewerbe, Flächen der öffentlichen Verwaltung und Verkehrs - Infrastrukturflächen zu schaffen. Es handelt sich daher eindeutig um Maßnahmen des Städtebaus.

Prüfung: Einheitliche Vorbereitung

Die Vorbereitenden Untersuchungen, deren Ergebnisse mit diesem Bericht vorgelegt werden, haben das gesamte Untersuchungsgebiet analysiert. Auf Basis dieser Bestandsaufnahmen und Analysen wurden Entwicklungsbereiche identifiziert, für die sich zusammenfassend mit dem Strukturkonzept, aber auch mit Teilplänen jeweils einzeln für die Entwicklungsbereiche ein schlüssiges Gesamtkonzept ergibt.

Die Maßnahmenbeschreibungen und die darauf basierenden Kosten- und Finanzierungsschätzungen wurden ebenso für das gesamte Untersuchungsgebiet erstellt, so dass die einheitliche Vorbereitung der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme gewährleistet ist.

Prüfung: Zügige Durchführung

Die Zügigkeit der Durchführung ist gegeben, wenn diese innerhalb von ungefähr 15 Jahren gewährleistet werden kann. Dies ist für die mit dem Strukturkonzept und den abgeleiteten Maßnahmen grundsätzlich gegeben.

Die Aufteilung des Strukturkonzepts in Entwicklungsbereiche ermöglicht die Realisierung in einzeln aufeinander aufbauenden Schritten und unterstützt die zügige Umsetzung der Maßnahme.

Prüfung: qualifiziertes öffentliches Interesse

Die Stadt Hanau hat einen erhöhten Bedarf an hochwertigen Gewerbe- und Dienstleistungsflächen. Es liegt im öffentlichen Interesse, im Untersuchungsgebiet Voraussetzungen zu schaffen und somit Flächen bereit zu stellen, um entsprechende Betriebe und damit Arbeitsplätze anzusiedeln. Dies auch insbesondere mit dem Blick auf nicht vorhandene Alternativgebiete im Stadtgebiet.

Ebenso besteht der Bedarf nach einem Standort für eine kombinierte öffentliche Sozialbehörde (Agentur für Arbeit und Sozialbehörden der Stadt). Daher besteht hier ein öffentliches Interesse an der Errichtung einer solchen Behörde im Untersuchungsgebiet.

Auch die Reaktivierung von brachliegenden Bahn- und Gewerbeflächen liegt vor dem Hintergrund eines sparsamen Umgangs mit der Ressource „Boden“ im öffentlichen Interesse.

Die infrastrukturelle Ertüchtigung des für die Stadt Hanau wichtigsten Verkehrsknotenpunkts am Hauptbahnhof ist insbesondere vor den verkehrspolitischen Zielen einer maßgeblichen Verlagerung von Verkehren auf den ÖPNV von großer Bedeutung. Auch die Umsetzung dieses Kernpunktes des Strukturkonzepts liegt im öffentlichen Interesse.

Es liegt im öffentlichen Interesse, dass Image und Erscheinungsbild des Gebietes als Visitenkarte der Stadt qualitativ aufgewertet werden und der Identifikation der Hanauerinnen und Hanauer, der Pendler/innen, der Besucher/innen mit der Stadt Hanau gerecht werden.

Prüfung: Anwendbarkeit für Stadt und Land

Dieses Kriterium soll darstellen, dass eine Anwendbarkeit des § 165 BauBG nicht auf spezielle Bereiche beschränkt ist. Eine städtebauliche Entwicklungsmaßnahme ist grundsätzlich allorts anwendbar. Das Untersuchungsgebiet liegt im städtischen Raum der Stadt Hanau und eine städtebauliche Entwicklungsmaßnahme ist unter diesen Gesichtspunkten daher anwendbar.

Zusammenfassung der Prüfungsergebnisse:

Die allgemeinen Anwendungsvoraussetzungen des § 165 BauGB zur Einleitung einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme sind gegeben.

9.3 Prüfung der materiell – rechtlichen Voraussetzungen für die Anwendung einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme

Im Folgenden werden die in Kapitel 6 definierten vier Entwicklungsbereiche des Untersuchungsgebiets jeweils einzeln anhand der materiell-rechtlichen Voraussetzungen für die Anwendung einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme überprüft.

9.3.1 Entwicklungsbereich E1 Standort Heraeus Quarzglas und angrenzende Flächen

Die Ausgangslage für den Entwicklungsbereich E1 stellt sich wie folgt dar:

- Verlagerung der Produktionsstätten
- Konversion des Betriebsgeländes zur Neunutzung als Fläche für hochwertige Dienstleistung und Gewerbenutzung durch den Eigentümer

Beurteilung

Bereits während der Vorüberlegungen zur Beschlussvorbereitung der vorliegenden Vorbereitenden Untersuchung haben die Vertreter der Stadt Hanau mit der Unternehmensführung des Unternehmens Heraeus eine Absichtserklärung in Form eines Letter of Intent (LOI) erarbeitet und beiderseitig unterschrieben (siehe Kapitel 1.6 Akteure im Untersuchungsgebiet).

Mit dieser Absichtserklärung wird deutlich, dass das Unternehmen Heraeus die Konversion seines Betriebsgeländes in enger Abstimmung mit der Stadt Hanau und auf eigene Kosten durchzuführen bereit ist.

Damit ist für diese Teilfläche die Umsetzung einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme nicht geboten. Die Teilfläche wurde daher in der VU aus dem Untersuchungsbereich ausgeklammert und nachrichtlich mitgeführt.

Empfehlung

Es wird empfohlen auf Basis eines Bebauungsplanverfahrens und der hierzu notwendig zu schließenden Städtebaulichen Verträgen, die Entwicklung mit des Unternehmens Heraeus weiter zu betreiben.

9.3.2 Entwicklungsbereich E2 Bahnhofsumfeld

Die Ausgangslage für den Entwicklungsbereich E2 stellt sich wie folgt dar:

Die Entwicklungsfläche 2 unterteilt sich in vier Teilbereiche (TB 2.1 bis TB 2.3) mit den wesentlichen Entwicklungsaufgaben.

- Umbau Bahnhofsvorplatz
- Umbau Busbahnhof
- Neubau Fernbusbahnhof
- Aufwertung Boschstraße
- Fahrradparkhaus
- Platzanbindung Heraeus-Gelände
- Planung und Bau von Dienstleistungsgebäuden
- Planung und Bau von Parkhäusern
- Keine städtebaulichen Maßnahmen durch die Stadt, sondern private Sanierungsmaßnahmen durch die Hauseigentümer
- Bau des Hauses rund um das Erwerbsleben

Beurteilung

Die im Entwicklungsbereich E2 vorgeschlagenen Maßnahmen stellen eine städtebauliche Neuordnung des Teilgebiets dar. Die damit verbundene Bedarfsdeckung durch Flächen für Nutzung Arbeiten, öffentlicher Gemeinbedarf, Neuordnung der Verkehrsinfrastruktur sind für das Gemeinwohl erforderlich. Eine Umsetzung der Maßnahmen in einem absehbaren Zeitraum von bis zu 15 Jahren erscheint plausibel.

In den Gesprächen mit den Eigentümer/innen wurde deutlich, dass bis auf einen Eigentümer/innen eine Mitwirkungsbereitschaft an der Umsetzung der Maßnahmen gegeben ist.

Empfehlung

Die städtebaulichen Ziele können durch bilaterale Verträge der Stadt Hanau mit den Eigentümer/innen oder aber durch den Erwerb und die Entwicklung der notwendigen Flächen durch die Stadt Hanau erreicht werden. Daher ist es nicht geboten, die Maßnahmen mit dem Rechtsinstrument einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme durchzuführen.

9.3.3 Entwicklungsbereich E3 Standort HIS / HSB sowie angrenzendes Kleingewerbe

Die Ausgangslage für den Entwicklungsbereich E3 stellt sich wie folgt dar:

Standortentwicklung der Bestandsstrukturen

- Neustrukturierung des Betriebshofs durch Abriss und Neubau durch HSB / HIS
- Verlagerung des Wertstoffhofs
- Sanierung Alter Auheimer Weg
- Neuordnung der kleingewerblichen Strukturen
- Zurückdrängen der Wohnnutzung

Beurteilung

Die im Entwicklungsbereich E3 vorgeschlagenen Maßnahmen stellen eine städtebauliche Neuordnung des Teilgebiets dar. Die damit verbundene Bedarfsdeckung durch Flächen für Nutzung Arbeiten, öffentlicher Gemeinbedarf, Neuordnung der Verkehrsinfrastruktur sind für das Gemeinwohl erforderlich. Eine Umsetzung der Maßnahmen in einem absehbaren Zeitraum von bis zu 15 Jahren erscheint plausibel.

In den Gesprächen mit den Eigentümer/innen wurde deutlich, dass eine Mitwirkungsbereitschaft an der Umsetzung der Maßnahmen gegeben ist. Aufgrund der eher isolierten, kleinräumigen Lage und Ausdehnung der kleinteiligen Gewerbestrukturen besteht an dieser Stelle aber derzeit kein Handlungsdruck, eine Verlagerung, eine Neuordnung oder eine Verdrängung mit eingreifenden Maßnahmen zu befördern. Der mittelfristige Verbleib dieser gewachsenen Strukturen steht auch der Aufwertung des Bahnhofsumfeldes und der anderweitigen Entwicklungsziele im Gesamtgebiet nicht entgegen.

Zur Umsetzung des Strukturkonzepts ist hier eine mittel- bis langfristige Entwicklungsstrategie angemessen und zweckmäßig. In den kommenden 10 – 15 Jahren sollten etwaige Betriebsaufgaben und Immobilienverkäufe, ggf. auch über die Ausübung von Vorkaufsrechten, sukzessive dazu genutzt werden, den städtischen Eigentumsanteil im Gebiet signifikant zu erhöhen, um damit Chancen einer großflächigen, robusten Neustrukturierung des Gebiets aus der Eigentümerrolle heraus zu eröffnen. Auch mit dem Instrument der Umlegung könnten Strukturverbesserungen durch eine Neuordnung der Eigentums- und Besitzverhältnisse erreicht werden. Alternativ könnte für diesen Bereich ein Bauleitplanverfahren durchgeführt werden.

Empfehlung

Aus diesem Grund ist es nicht geboten, die Maßnahme mit dem Rechtsinstrument einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme durchzuführen – sondern – wohl notwendig – die Eigentümer mit bilateralen Verträgen in die Entwicklung mit einzubinden oder aber durch die Entwicklung notwendige Flächen durch die Stadt Hanau zu erwerben.

9.3.4 Entwicklungsbereich E4 Holzpark Hanau (ehem. Rütgers Areal)

Die Ausgangslage für den Entwicklungsbereich E4 stellt sich wie folgt dar:

Industriekonversion

- Fläche wurde an einen privaten Investor verkauft, der die Fläche für eine gewerbliche Nutzung neu ordnet und bebaut

Empfehlung

Diese komplexe Fläche konnte während der laufenden Bearbeitung der Vorbereitenden Untersuchungen vermarktet und kurzfristig wieder einer Nutzung zugeführt werden. Die Maßnahme befindet sich bereits in der Umsetzung.

Aus diesem Grund ist die Erfordernis einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme für diese Teilfläche nicht mehr gegeben.

9.4 Zusammenfassende Empfehlungen

Aus der Gesamtschau der mit diesem Untersuchungsbericht vorgelegten Erkenntnisse, Planungen und Maßnahmen wird deutlich, dass es sinnvoll und notwendig war, eine Vorbereitende Untersuchung mit dem Ziel der Prüfung der Umsetzung einer Städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme durchzuführen.

Insbesondere aus den Gesprächen mit den Eigentümer/innen wurde deutlich, dass eine hohe Mitwirkungsbereitschaft für die Umsetzung der geplanten Maßnahmen gegeben ist. Aus diesem Grund wird die Durchführung der Städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme, die einen besonders scharfen Eingriff in die jeweiligen betroffenen Eigentumsrechte der betroffenen Eigentümer darstellt, nicht empfohlen.

Aus den Ergebnissen der Vorbereitenden Untersuchungen ergeben sich gleichwohl eine Vielzahl von sinnvollen und notwendigen städtebaulichen Maßnahmen, die im Kapitel 10 weiter ausgeführt werden.

10. Umsetzungsstrategie

Die vorangegangenen Kapitel haben gezeigt, dass es für eine Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme viele sachliche Gründe gibt, in der Gesamtsicht aber die Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme für die Entwicklungsteilgebiete des Untersuchungsraumes nicht die sinnvollste Lösung darstellt, sondern für jedes Teilgebiet eine andere Umsetzungsstrategie für die erarbeiteten Ziele und Maßnahmen notwendig ist.

Im folgenden Kapitel sollen nun die aus gutachterlicher Sicht notwendigen nächsten Handlungsschritte und absehbaren Zeitbedarfe aufgeführt werden, die erforderlich wären, um die städtebaulichen Ziele für die jeweiligen Teilbereiche umzusetzen.

Aktuelle Entwicklungen nach Abschluss der VU:

Während der Abschlussarbeiten zum vorliegenden Bericht zu den Vorbereitenden Untersuchungen haben sich Entwicklungen abgezeichnet, die zwar nicht die grundsätzliche Empfehlung in Kapitel 9 verändern, die aber für die weitere Umsetzungsstrategie von wesentlicher Bedeutung sein kann.

Diese Entwicklungen betreffen die Nachbarschaft des Untersuchungsgebiets zu Betriebsstandorten, die unter die Seveso III Richtlinie fallen. Die Abstände von schutzbedürftigen Nutzungen, wie etwa Wohnen sind im Kapitel 2.2 Umwelt: Klima, Altlasten, Seveso, Immissionen dargestellt.

Das Unternehmen Heraeus verlagert voraussichtlich Ende 2023 seine Produktion – wie in Kapitel 6.3 dargestellt- an einen anderen Standort. Damit würden die mit der aktuellen industriellen Nutzung verbundenen Störfallrisiken entfallen und eine Umnutzung in einen hochwertigen Dienstleistungsstandort ermöglicht.

Auch die Firma Gerling, Holz & Co. GmbH prüft zurzeit, ob nicht die kritischen Betriebsteile verlagert werden können.

Damit könnten sich sowohl Änderungen bei einer Umnutzung der Heraeus - Fläche ergeben, da hier zusätzlich auch Wohnen möglich wäre, aber auch für das HSB / HIS - Gelände könnten sich neue Nutzungsalternativen ergeben, die ggf. zu untersuchen wären.

Bei den entsprechenden Teilbereichen wird hierauf noch einmal verwiesen.

Übersicht der Teilbereiche:

Entwicklungsbereich E1:

TB 1: Restrukturierung – Heraeus Quarzglas

Entwicklungsbereich E2:

TB 2.1: Bahnhofsvorplatz, Aufwertung Boschstraße, Mobilitätshub, Parkieranlagen und Büro-/Dienstleistungen

TB 2.2: Haus rund um das Erwerbsleben

TB 2.3: Modernisierung und Instandsetzung der Wohnungsbestände, Wohnumfeldverbesserung

Entwicklungsbereich E3:

TB 3.1: Umstrukturierung HSB / HIS-Gelände

TB 3.2: Neuordnung – Alter Auheimer Weg

Entwicklungsbereich E4:

TB 4: Industriekonversion – ehem. Rütgers-Areal

10.1 Entwicklungsbereich E1

10.1.1 Industriekonversion – Heraeus Quarzglas

Städtebauliche Maßnahmen:

- Verlagerung der Produktionsstätten
- Konversion des Betriebsgeländes zur Neunutzung als Fläche für hochwertige Dienstleistung und Gewerbenutzung durch den Eigentümer
- Bei Veränderung der Abstände nach der Seveso III Richtlinie könnte hier auch ein erweitertes Nutzungsspektrum geprüft werden (siehe Kapitel 2.2 Umwelt: Klima, Altlasten, Seveso, Immissionen)

Planungsrechtliche Maßnahmen:

- Bebauungsplan
- Städtebaulicher Vertrag und Erschließungsvertrag

Kosten und Finanzierung:

- Kosten und Finanzierung durch den Eigentümer oder private Investoren

Verhandlung Eigentümer/innen:

- Weiterverhandlung des vorliegenden LOI in einen städtebaulichen Vertrag und Erschließungsvertrag

Zeitschiene:

- Ab Freimachung 5 bis 8 Jahre
- Beginn der Maßnahme, städtebauliche Planung bereits anhängig

10.2 Entwicklungsbereich E2

10.2.1 Bahnhofsvorplatz, Aufwertung Boschstraße, Mobilitätshub, Parkieranlagen und Büro-/Dienstleistungen

Städtebauliche Maßnahmen:

- Umbau Bahnhofsvorplatz
- Umbau Busbahnhof
- Neubau Fernbusbahnhof (bei Bedarf)
- Planung und Bau von Dienstleistungsgebäuden
- Planung und Bau von Parkhäusern

- Aufwertung der als grünes Rückgrat der Entwicklung
- Bau eines Fahrradparkhauses
- Verbindung mit dem Entwicklungsbereich Heraeus Quarzglas mit einer gemeinsamen Platzanlage

Planungsrechtliche Maßnahmen:

- Freiraumplanerische/Städtebauliche Machbarkeitsstudie
- Freiraumplanerischer/Städtebaulicher Wettbewerb
- Sicherung des Ausbaus eines Mobilitätsknotenpunktes durch B-Plan
- Bebauungsplan zur Sicherung des Baus von Dienstleistungsgebäuden und Parkhäusern oder andere geeignete Planungs- und Genehmigungsverfahren

Kosten und Finanzierung:

- Eigenmittel Stadt und Deutsche Bahn, Eigenmittel HSB für Busbahnhof / Fernbusbahnhof
- Akquisition von Fördermitteln aus dem ÖPNV Förderprogramm des Landes für Fahrradparkhaus und Busbahnhof
- Ggf. Einwerbung aus Mitteln der Städtebauförderung
- Bau und Betrieb von Dienstleistungsgebäuden durch private Investoren
- Bau und Betrieb der Parkhäuser durch private Investoren oder städtische Gesellschaft
- Einnahmen der Stadt durch den Verkauf von Grundstücken

Verhandlung Eigentümer/innen:

- Verhandlung mit den Eigentümer/innen des Flurstücks 19/49 (im Bereich des heutigen Parkplatzes gelegen) mit dem Ziel eines Flächentauschs
- Verhandlung mit der Deutschen Bahn über die Beteiligung am Entwicklungsprojekt und an den Planungskosten
- Verkauf von Flächen der städtischen Gesellschaft (BAUprojekt Hanau GmbH) an Private in Form von Konzeptvergaben oder als Tauschangebot

Zeitschiene:

- 3 bis 7 Jahre
- Beginn der Maßnahme kurzfristig

10.2.2 Haus rund um das Erwerbsleben

Städtebauliche Maßnahmen:

- Bau des Hauses rund um das Erwerbsleben

Planungsrechtliche Maßnahmen:

- Hochbaulicher Wettbewerb ist entschieden
- 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. 2023 werden die frühzeitige Beteiligung und die Auslegung nach BauGB durchgeführt. Der Satzungsbeschluss soll 2024 erfolgen.

Kosten und Finanzierung:

- Bundesagentur für Arbeit und Stadt Hanau

Verhandlung Eigentümer/innen:

- Grundstück ist im Eigentum der Stadt und der Bundesagentur für Arbeit

Zeitschiene:

- Geplanter Baubeginn 2025

10.2.3 Modernisierung und Instandsetzung der Wohnungsbestände, Wohnumfeldverbesserung

Städtebauliche Maßnahmen:

- private Modernisierungs- /Instandsetzungsmaßnahmen durch die Hauseigentümer
- Wohnumfeldverbesserungsmaßnahmen

Planungsrechtliche Maßnahmen:

- Nicht notwendig

Kosten und Finanzierung:

- Investitionen der Eigentümer/innen ggf. unterstützt durch staatliche und städtische Zuschüsse
- Finanzierung der Wohnumfeldverbesserung durch Eigenmittel der Stadt, ggf. Einwerbung von Mitteln der Städtebauförderung

Verhandlung Eigentümer/innen:

- Nicht notwendig, Beratungsangebot der Stadt schaffen

Zeitschiene:

- Fortlaufend

10.3 Entwicklungsbereich E3

10.3.1 Umstrukturierung HSB / HIS-Gelände

Städtebauliche Maßnahmen:

- Neustrukturierung und Modernisierung des Betriebshofs durch HSB / HIS
- Erarbeitung einer Machbarkeitsstudie
- Verlagerung des Wertstoffhofs

Planungsrechtliche Maßnahmen:

- Prüfauftrag ob Genehmigung nach § 34 oder Bebauungsplan notwendig ist

Kosten und Finanzierung:

- Eigenmittel HSB / HIS
- Fördermittel

Verhandlung Eigentümer/innen:

- Nicht notwendig

Zeitschiene:

- Machbarkeitsstudie bereits anhängig
- Beginn der Maßnahme und Umfang noch offen

10.3.2 Neuordnung – Alter Auheimer Weg

Städtebauliche Maßnahmen:

- Neuordnung der Grundstückszuschnitte nach Erfordernis

Planungsrechtliche Maßnahmen:

- Bebauungsplan nach Bedarf
- Einleitung Umlegungsverfahren nach Bedarf

Kosten und Finanzierung:

- Strategische Grundstückserwerbskosten und Freimachungskosten als Eigenmittel der Stadt Hanau oder über HIS, ggf. Einwerbung von Mitteln der Städtebauförderung

Verhandlung Eigentümer/innen:

- Schrittweiser Erwerb der Grundstücke mit dem Ziel der Neuordnung und Konfliktbewältigung
- Ggf. Erwerb der westlichen Fläche am Alter Auheimer Wegs zur Erweiterung der Betriebsfläche von HSB / HIS

Zeitschiene:

- Mittelfristig bis langfristig. Keine Priorität in der Gesamtentwicklung

10.4 Entwicklungsbereich E4

10.4.1 Industriekonversion – ehem. Rütgers-Areal

Städtebauliche Maßnahmen:

- Fläche ist an einen privaten Investor verkauft, der die Fläche für eine gewerbliche Nutzung neu ordnet und bebaut

Planungsrechtliche Maßnahmen:

- §34 BauGB

Kosten und Finanzierung:

- Privater Investor
- Teilung der Kosten für den Umbau des Verkehrsanschlussknotens durch einen Erschließungsvertrag

Verhandlung Eigentümer/innen:

- Bereits erfolgt

Zeitschiene:

- Bautätigkeit läuft

Quellenverzeichnis

Baugesetzbuch (BauGB), Bundesamt für Justiz (2020)

Regionalplan/Regionaler Flächennutzungsplan 2010 FrankfurtRheinMain, Hauptkarte, Planstand: 31.12.2017, Blatt 4, Regionalverband FrankfurtRheinMain

Bebauungsplan 7.2 „Bahnhofsvorplatz“ Rechtsgültig seit 12.11.1978, Stadt Hanau

Bebauungsplan 29.1 „Ehrensäule“ Rechtsgültig seit 02.10.1981, Stadt Hanau

Plangrundlage Analysepläne- ALKIS-Daten im Bereich Hauptbahnhof, Stand 08.05.2020, Koordinatensystem ETRS89, Magistrat der Stadt Hanau, Fachbereich Planen, Bauen und Umwelt, Abteilung: Vermessung

Erläuterungsbericht Rahmenplan, StadtLandBahn (2017) „Entwicklung eines städtebaulichen Rahmenplans für das Umfeld Hanau Hauptbahnhof“

Historische Entwicklung Hauptbahnhof Hanau, Wikipedia, Titel: Hanau Hauptbahnhof, Webseite: https://de.wikipedia.org/wiki/Hanau_Hauptbahnhof, Zugriff am 28.10.2020

Netzinformation, Leitungspläne, Hanau Netz GmbH (2020)

Denkmalschutz, (Landesamt für Denkmalpflege Hessen) Stand: 2019 – Webseite: <http://denkxweb.denkmalpflege-hessen.de/>, Zugriff am 19.08.2019

Nachbarschaft zu Betriebsstandorten, die unter die Seveso-III-Richtlinie fallen, TÜV NORD Systems GmbH & Co. KG (2019), Kurze gutachterliche Stellungnahme zu den Entwicklungsmöglichkeiten des Areals „Gewebepark Hauptbahnhof Hanau“ östlich des Hauptbahnhofs unter dem Gesichtspunkt des § 50 BImSchG bzw. des Art. 13 der Seveso-III-Richtlinie

Geruchsgutachten zur Planung Pioneer-Kaserne, deBAKOM (2014), Geruchsstoffimmissionsprognose Fa. Goodyear Dunlop Tires Germany GmbH in Hanau

Klimagutachten Stadt Hanau, Magistrat der Stadt Hanau, Stadtplanungsamt (1992)

Stadterneuerung/Flächenentwicklung Projektareal „Hauptbahnhof Hanau“, hsw Hydrogeologisches Büro Steinbrecher & Wagner GmbH, Umwelttechnische Vorstudie vom 05.08.2019

Statistik zum Pendlerverkehr in Hanau, Regionalverband FrankfurtRheinMain, Einpendler/Auspendler im Jahr 2018, Webseite: <https://service.region-frankfurt.de/ia/regionalverband/verkehr/atlas.html>, Zugriff am: 12.02.2020

Bilder, Grafiken und Pläne, deren Urheberschaft und Urheberrecht nicht beim Büro Terramag GmbH und planquadrat Elfers Geskes Krämer PartG mbB oder der Stadt Hanau liegen, sind mit Quellenangaben versehen.