

# STADTVERORDNETENVERSAMMLUNG



## DRUCKSACHE 19/1755

12.11.2024

---

### Der Magistrat

	wie vorgeschlagen	abgelehnt	Änderung
Fraktion			
FJSS			
BPUVSe			
KuSpoEV			
HuFiDi			
StVV			

### Weiterentwicklung der Wirtschaftsförderung zugunsten des prosperierenden Wirtschaftsstandortes Neu-Isenburg

#### Hier: Gewerbegebiet der Zukunft - Kooperationsprojekt mit der FRAUAS

#### Antrag:

1. Die Stadtverordnetenversammlung wird gebeten, das als Anlage 1 beigefügte Positionspapier zum Gewerbegebiet Süd in Neu-Isenburg zu beschließen.
2. Die städtebauliche Voruntersuchung über das Gewerbegebiet Süd aus 2002 wird überarbeitet und zu gegebener Zeit möglichst in Form eines Rahmenplans den aktuellen Gegebenheiten und Erfordernissen angepasst.

#### Begründung:

Mit DRS 19/1540 ist der Abschlussbericht der Frankfurt University of Applied Science über das Gewerbegebiet der Zukunft vorgelegt worden. Der definierte Bereich ergibt sich aus Abb. 17 auf Seite 53 des Berichtes. Der Magistrat wurde beauftragt, zum weiteren Vorgehen und der künftigen Ausrichtung im Gewerbegebiet Süd einen Vorschlag zu erarbeiten.

Mit den in Anlage 1 formulierten Absichtserklärungen wäre es nach entsprechender Beschlussfassung schon jetzt möglich, weitere Werbung und künftiges Marketing für Neuansiedlungen zu betreiben. Auch im Rahmen von Gesprächen zur Bestandspflege böte es eine Grundlage, um die von der Stadt perspektivisch geplanten Entwicklungen zur Transformation des GE Süd zu kommunizieren. Für Investoren- und Eigentümergespräche kann es eine richtungsweisende Grundlage sein, um Veränderungen in Gang zu setzen und Anreize zu geben. Im besten Fall würden Eigeninitiative-Bauanträge, die dem geplanten Transformationsprozess entsprechen, befördert (marktorientiertes Umsetzungsmodell mit kommunalpolitisch beschlossenen Zielvorstellungen).

Im weiteren Vorgehen wird je nach Haushaltslage die Beauftragung der Überarbeitung und Aktualisierung der bestehenden aus dem Jahr 2002 stammenden städtebaulichen Untersuchung vorgeschlagen (Anlage 2 Schlussbericht aus 2002).

Zur Beauftragung wird zu gegebener Zeit eine gesonderte Drucksache vorgelegt. Bei der Überarbeitung möglichst in der Form eines Rahmenplanes sind die in Anlage 1 formulierten Absichtserklärungen zu berücksichtigen. Aus Kostengründen könnte die Überarbeitung nur als städtebauliche Untersuchung und nicht als Rahmenplan angezeigt sein, dies ist noch zu prüfen.

Zu beachten ist, dass der Stadt Neu-Isenburg im Gebiet nur ganz wenige Flächen gehören, so dass Eingriffs-, Regulierungs- bzw. Gestaltungsmöglichkeiten im Wesentlichen in Ausübung und Anwendung der Planungshoheit der Gemeinde bestehen.

Das in Anlage 1 beigefügte Positionspapier kann nur eine politische Zielformulierung darstellen, es kann keine bau- und planungsrechtliche Grundlage ersetzen. Auch in einem aktualisierten Rahmenplan würden lediglich Eckpunkte definiert, die aber dann eine weitestgehende Flexibilität in der inneren Ausgestaltung geben - im Gegensatz zu einem (Teil-)Bebauungsplan, der von vorneherein detaillierte Festsetzungen enthält, die möglicherweise der Grundstücksmarkt nicht annimmt und daher keine Umsetzung erfolgt. Deshalb wird zunächst empfohlen, die bestehende städtebauliche Untersuchung, auf deren Grundlage dann einzelne Bebauungspläne entstehen könnten, unter Berücksichtigung der Erkenntnisse aus dem Forschungsprojekt neu zu fassen. Zuvor kann das vorgelegte Positionspapier in Anlage 1 nach entsprechender Beschlussfassung mit den ansässigen Unternehmen und Eigentümern erörtert werden.

Bei allen künftigen Neuplanungen soll der Bestandsschutz der ansässigen Unternehmen und die wirtschaftliche Tragfähigkeit des Gewerbegebietes Süd in Neu-Isenburg oberste Priorität haben.

Dirk Gene Hagelstein  
Bürgermeister

Anlagen

### Positionspapier zum Gewerbegebiet Süd in Neu-Isenburg, Herbst 2024

Zur künftigen Entwicklung des Gewerbegebietes Süd in Neu-Isenburg werden zum weiteren Vorgehen und zur künftigen Ausrichtung die folgenden Rahmenbedingungen formuliert:

Das Gewerbegebiet Süd in Neu-Isenburg soll in seiner Funktion gestärkt und durch den Beschluss der folgenden Eckpunkte zukunftsfähig weiterentwickelt werden.

1. Bei allen künftigen Neuplanungen und Genehmigungserteilungen sind die Aspekte
  - urban im Sinne von lebendig, städtisch geprägt
  - klimaangepasst
  - hybrid
  - gemeinwohlorientiert
  - integriertals wesentliche Teile eines zukunftsfähigen Gewerbegebietes soweit möglich zu berücksichtigen.

(Bezug: S. 94 fra-uas)

2. Dabei wird die Verwirklichung eines zeitgemäßen, höheren Maßes der baulichen Dichte bei Neu-, Um- und Erweiterungsbauten – vorbehaltlich einer jeweiligen konkreten Einzelfallprüfung – in Aussicht gestellt.

(Bezug: S. 52 und 76 fra-uas, Potential f. Nachverdichtung)

3. Die Umrüstung von Gebäuden gemäß der jeweils geltenden ESG-Kriterien wird in den Genehmigungsverfahren positiv begleitet.

(Bezug: S. 37, 134 148 fra-uas, Büroparks)

4. Photovoltaikanlagen, Fassadenbegrünungen, Entsiegelungen in den Freiflächenbereichen der im Gewerbegebiet befindlichen Liegenschaften Dritter sollen bei Neu-, Um- und Erweiterungsbauten Berücksichtigung finden.

(Bezug: S. 109 fra-uas, Bsp. Anwendung Werksgelände)

5. Die kommunale Wärmeplanung wird von der Stadt für den Bereich des Gewerbegebietes Süd priorisiert vorangetrieben.

(Bezug: S. 134 fra-aus)

6. Die Stadt gestaltet die ihr zur Verfügung stehenden öffentlichen (Straßen-) Räume zugunsten von Begrünung, Klimaanpassung, Aufenthaltsqualität, Nahmobilität und Barrierefreiheit mindestens immer dann um, wenn Straßenbaumaßnahmen umgesetzt werden.

(Bezug: S. 30 fra-uas Ziff. 2.1.2 letzter Absatz)

7. Der Bau der RTW wird mit höchster Priorität verfolgt. Zu der künftigen Positionierung des Gewerbegebietes Süd im Immobilienmarkt, ist eine optimale Erreichbarkeit durch ÖPNV Grundvoraussetzung.

Die Vernetzung der verschiedenen Verkehrsarten durch multimodale Angebote, die Verknüpfungen zwischen ÖPNV und Nahmobilität ermöglichen, sind zu berücksichtigen.

(Bezug: S. 54, 91 fra-uas)

8. Lebendige Mischnutzungen mit Kunst und Kultur, Gastronomieversorgung für Mitarbeitende sowie Sozialeinrichtungen werden soweit möglich zugelassen.

(Bezug: S. 122 fra-uas Szenario urban manufacturing)

9. Der Bestandsschutz im Gebiet ist zu wahren und bleibt unangetastet.

(Bezug: S. 42 fra-uas ab Zeile 11)

10. Auf eine Ausweitung der Wohnbebauung soll verzichtet werden.

Zunächst sind die Auswirkungen nach Vollbebauung und Vollnutzung der Wohnbebauung des direkt angrenzenden Gebietes Neue Welt abzuwarten.

(Bezug: Ergänzungsantrag Beschluss DRS 19/1540 vom 3.7.24)



STADT  
NEU-ISENBURG

# Städtebauliche Voruntersuchung Gewerbegebiet-Süd



## **STADT NEU-ISENBURG**

### **Städtebauliche Voruntersuchung Gewerbegebiet-Süd**

#### **Auftraggeber**

Magistrat der Stadt Neu-Isenburg  
Hugenottenallee 53  
63263 Neu-Isenburg

#### **Auftragnehmer**

AS&P - Albert Speer & Partner GmbH  
Architekten, Planer  
Hedderichstraße 108-110  
60596 Frankfurt am Main

#### **Bearbeitung:**

Dipl.-Ing. Gabriele Niessen  
Dipl.-Ing. Daniel Meixner  
Dipl.-Ing. Birgit Mertens-Boden

#### **Die Bearbeitung erfolgte in enger Abstimmung mit:**

Stadt Neu-Isenburg, Fachbereich Stadtplanung  
Dipl.-Ing. Falk Schien  
Dipl.-Ing. Peter Heß-Meinel

Frankfurt am Main, Oktober 2002

---

<b>1. Einleitung</b>	<b>4</b>	<b>3. Rahmenkonzept</b>	<b>34</b>
1.1 Ausgangslage	4	3.1 Städtebauliche Idee	34
1.2 Ziel	4	3.2 Rahmenkonzept	40
1.3 Vorgehensweise	4	3.3 Nutzungsstruktur	42
		3.4 Verkehrserschließung	46
		3.5 Grün- und Freiraumstruktur	52
<b>2. Erkundung der Rahmenbedingungen</b>	<b>6</b>	3.6 Gestaltungsvorschlag	54
2.1 Lage in der Region	6	3.7 Städtebauliche Kennziffern	56
2.2 Anbindung an das Straßennetz	8		
2.3 Anbindung an das Schienennetz	10	<b>4. Ausblick</b>	<b>58</b>
2.4 Regionalplan Südhessen 2000	12	Bauplanungsrechtliche Empfehlungen	58
2.5 Lage des Plangebiets im städtischen Kontext	14		
2.6 Flächennutzungsplan	16	<b>5. Schlussbetrachtung</b>	<b>59</b>
2.7 Aufstellungsbeschlüsse / Bebauungspläne	16		
2.8 Nutzungs- und Bebauungsstruktur	18	<b>Anhang</b>	<b>61</b>
2.9 Verkehrserschließung	22	Tabellen	62
2.10 Grün- und Freiraumstruktur	28	Quellenverzeichnis	67
2.11 Parzellenstruktur	30		
2.12 Mögliche Entwicklungsbereiche	32		

---

# 1. Einleitung

## 1.1 Ausgangslage

Das Gewerbegebiet-Süd in der Stadt Neu-Isenburg befindet sich in einem umfassenden Prozess des Strukturwandels, der insbesondere durch den Rückgang von Funktionen des produzierenden Sektors und die Zunahme von Dienstleistungsnutzungen – in der Regel verbunden mit einer Erhöhung der Dichte und der Arbeitsplatzkonzentration – gekennzeichnet ist.

Im Dezember 2000 wurde das Planungsbüro AS&P mit einer städtebaulichen Rahmenplanung für den östlichen Teil des Gewerbegebiet-Süd in Neu-Isenburg beauftragt. Gegenstand der Untersuchung waren im Wesentlichen die Flächen des ehemaligen AGFA-Geländes sowie die sich im Westen anschließenden Wohn- und Gewerbebereiche. Zielsetzung der Stadt Neu-Isenburg war, dieses innerstädtische, aber bisher isolierte Areal in die umgebenden Stadtstrukturen einzubinden. Auf der Basis von unterschiedlichen städtebaulichen Testentwürfen wurde ein Rahmenkonzept für eine nachhaltige Entwicklung dieses Areals ausgearbeitet. Die Ergebnisse dieser Rahmenplanung liegen dem folgenden Bericht zu Grunde.

Es galt nun, diesen planerischen Ansatz, für die restliche ca. 64 ha große Fläche des Gewerbegebiet-Süd fortzusetzen. Im Unterschied zum AGFA-Gelände, wo ehemals industriell genutzte Flächen frei werden, ist eine Planung im weiteren Gewerbegebiet-Süd am Bestand zu orientieren.

Die im Gewerbegebiet-Süd stattfindende Tertiärisierung schlägt sich zunehmend in einer Verdichtung der Bau- und Nutzungsstruktur nieder. Die daraus resultierende Zunahme der Arbeitsplätze bringt Probleme bei der Bewältigung des fließenden und ruhenden Verkehrs mit sich.

Die Stadt Neu-Isenburg beabsichtigt aus diesem Grund, Bebauungspläne für das Gewerbegebiet-Süd aufzustellen, die den Tertiärisierungsprozess steuern, die städtebauliche Ordnung sicherstellen und eine geordnete und nachhaltige Umstrukturierung des Standortes fördern.

## 1.2 Ziel

Ziel ist es, mit Hilfe einer städtebaulichen Voruntersuchung Planungsziele für die nachfolgenden bauleitplanerischen Verfahren zu präzisieren. Einen wesentlichen Schwerpunkt bildet dabei die Definition einer städtebaulich und wirtschaftlich tragfähigen Bebauungsstruktur unter Berücksichtigung der vorhandenen Betriebe. Aus einem Dichtemodell sollen Vorschläge für die zukünftige bau- und nutzungsstrukturelle Entwicklung des Gewerbegebiet-Süd hinsichtlich Anordnung und Stellung der Baukörper, Parzellierung und einer möglichst konfliktarmen Zuordnung zu bestehenden Nutzungen innerhalb des Geländes sowie zum umgebenden städtebaulichen Kontext abgeleitet werden.

## Verkehr

Aufbauend auf den Erkenntnissen der städtebaulichen Rahmenplanung für den Ostteil des Gewerbegebiet-Süd sind die zukünftige Verkehrserschließung und die Einbindung des Areals in den übergeordneten Verkehr von großer Bedeutung.

## 1.3 Vorgehensweise

Die vorliegende städtebauliche Studie ist das Ergebnis eines neunmonatigen Planungs- und Diskussionsprozesses, der sich in drei aufeinander aufbauende Abschnitte „Erkundungsphase, Modellphase und Vertiefungs- und Ergebnisphase“ gliederte.

In dem ersten Arbeitsschritt (Erkundungsphase) wurde das vorhandene Material zum Plangebiet gesichtet und bewertet, die Planungsvorgaben der Stadt Neu-Isenburg und anderer Planungsträger zusammengestellt sowie die örtlichen Gegebenheiten umfassend kartiert und analysiert.

Aufbauend auf den Erkenntnissen der Erkundungsphase wurden in einem zweiten Arbeitsschritt (Modellphase) erste mögliche Entwicklungsbereiche sowie städtebauliche Entwicklungsansätze unter Berücksichtigung bereits vorhandener Planungen formuliert. Damit wurden die planerischen Spielräume ausgelotet und eine möglichst große Diskussionsbasis generiert.

In der dritten Arbeitsphase (Vertiefungs- und Ergebnisphase) wurden die grundsätzlichen Festlegungen und Diskussionsergebnisse vertiefend untersucht und in einem Rahmenkonzept zusammengeführt. Darüber hinaus wurden Vorschläge für das weitere bauleitplanerische Vorgehen unterbreitet.

Elementarer Bestandteil dieses Bearbeitungsprozesses waren regelmäßige Arbeitsgespräche mit dem Fachbereich Stadtplanung.



## 2. Erkundung der Rahmenbedingungen

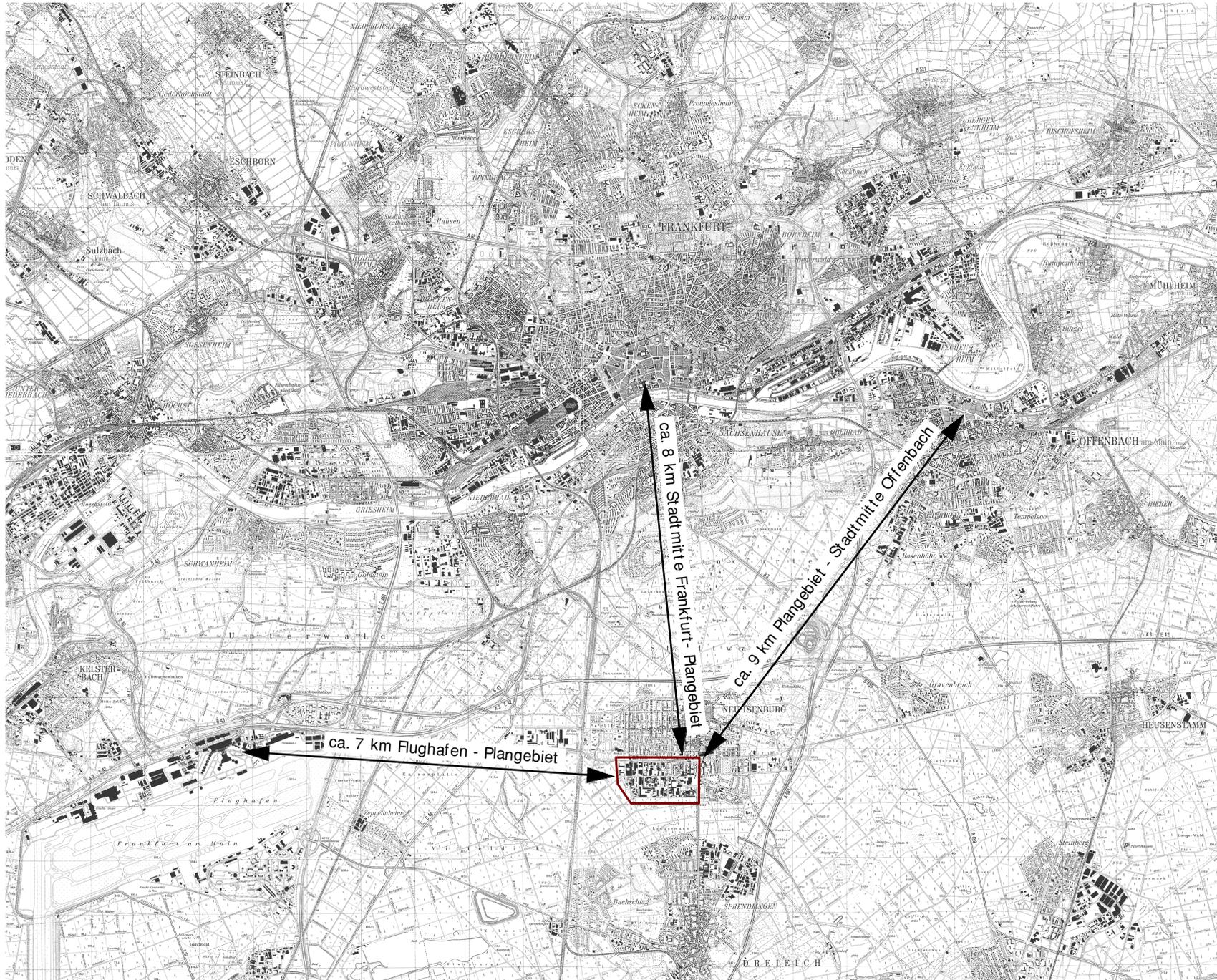
### 2.1 Lage in der Region

Die Stadt Neu-Isenburg mit den Stadtteilen Gravenbruch und Zeppelinheim hat ca. 35.750 Einwohner (Stand 12/ 2001), davon 28.530 in der Kernstadt. Neu-Isenburg liegt im Kern einer „Europäischen Metropolregion“, die eine herausgehobene Funktion im großräumigen Maßstab international und kontinental hat (Regionalplan Südhessen 2000, Kap. 1.1). Die Region nimmt im deutschen und europäischen Vergleich eine wirtschaftliche Spitzenposition ein, die u.a. aus den Standortfaktoren, der verkehrlich äußerst günstigen Lage und Erreichbarkeit, der polyzentralen Siedlungsstruktur und des vielfältig strukturierten Freiraumsystems resultiert.

Neu-Isenburg gehört zum Landkreis Offenbach und nimmt innerhalb der Region die Rolle eines Mittelzentrums im Verdichtungsraum ein. Die Stadt weist dank der hervorragenden Verkehrsanbindung, der unmittelbaren Nachbarschaft zu Frankfurt und dem Rhein-Main-Flughafen, der Lage an der Regional- sowie überörtlichen Nahverkehrs- und Siedlungsachse Darmstadt - Frankfurt eine dynamische Wirtschaftsentwicklung auf.

In Neu-Isenburg stehen bei insgesamt 19.259 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten, 9.720 Auspendler, 15.900 Einpendler gegenüber (Stand 30.06.2000). Somit ergibt sich ein positives Saldo von 6.180 Einpendlern. Während die Auspendler zu ca. 70% in Frankfurt arbeiten, bestehen die Verflechtungen bei den Einpendlern insbesondere zu den östlich und südlich gelegenen Gemeinden im Landkreis Offenbach.

Das untersuchte Plangebiet liegt am südlichen Stadtrand von Neu-Isenburg. Es ist ca. 64 ha groß und bildet zusammen mit dem östlich gelegenen AGFA-Gelände das insgesamt ca. 95 ha große Gewerbegebiet-Süd. Es befindet sich aber in isolierter Lage zum angrenzenden Stadtgebiet und zu den Hauptverkehrsströmen in Richtung Frankfurt, Darmstadt und Offenbach.



## 2.2 Anbindung an das Straßennetz

Das Plangebiet ist über folgende Verbindungen in das regionale Straßennetz eingebunden:

Über die L 3117 (Friedhofstraße) nach Osten besteht in ca. 2,5 km Entfernung Anschluss an die A 661 (Darmstadt-) Langen - Offenbach - Frankfurt - Bad Homburg (AS Neu-Isenburg). Die L 3117 stellt zudem die Verbindung Neu-Isenburgs mit den Gemeinden Heusenstamm und Obertshausen sowie über die B 459 mit der Gemeinde Dietzenbach dar.

Über die L 3117 (Carl-Ulrich-Straße) und die B 44 im Westen besteht in ca. 4,5 km Entfernung Anschluss an die A 3 Wiesbaden - Frankfurt - Würzburg (AS Frankfurt Süd). Die B 44 führt nach Norden in die Frankfurter Innenstadt oder nach Südwesten in Richtung Groß-Gerau und zur A5 (AS Zeppelinheim).

In Nord-Süd-Richtung durchquert die Frankfurter Straße das Neu-Isenburger Stadtgebiet und stellt die Verbindungen Richtung Frankfurt-Sachsenhausen und nach Dreieich dar.

Eine direkte Verbindung nach Frankfurt-Niederrad ist die Isenburger Schneise (L 3317).

Der Generalverkehrsplan 2000 (GVP) stellt als geplante Maßnahme die Verbindung zwischen der B 46 / Offenbacher Straße bzw. der AS Dreieich an der A 661 und der Frankfurter Straße, die sogenannte Nordspange Sprendlingen, dar. Dadurch sollen die östlichen Einfallstraßen Neu-Isenburgs, insbesondere die Neuhöfer Straße (derzeit die L 3317) entlastet werden (GVP 2000, S. 300).



## 2.3 Anbindung an das Schienennetz

Neu-Isenburg liegt zwar an der überörtlichen Nahverkehrs- und Siedlungsachse Darmstadt - Frankfurt und hat somit grundsätzlich günstige Voraussetzungen für eine leistungsfähige ÖV-Erschließung. Durch die periphere Lage des Bahnhofs (ca. 3 km Entfernung zum Plangebiet und zur Stadtmitte) kann das Potential derzeit jedoch nicht voll ausgeschöpft werden.

Der Bahnhof dient als Nahverkehrs- bzw. S-Bahnhalte der Linien 60, 61, S3 (Darmstadt - Frankfurt - Bad Soden) und S4 (Langen - Frankfurt - Kronberg). Fernverkehrsverbindungen stehen nicht zur Verfügung.

Durch die historisch bedingte radiale Ausrichtung der Schienenstrecken auf Frankfurt sind schienengebundene ÖV-Verbindungen Neu-Isenburgs in die südöstlich und östlich angrenzenden Verflechtungsbereiche nicht vorhanden. Der Flughafen ist direkt mit den Buslinien 51 und 900 zu erreichen. Eine S-Bahn-Verbindung zum Flughafen besteht mittelbar über ein Umsteigen an der S-Bahn-Station Ostendstraße in Frankfurt.

Zur Behebung dieses Mißstandes sieht der GVP 2000 des Planungsverbands Ballungsraum Frankfurt / Rhein-Main einen weiteren Ausbau des Schienennetzes u.a. mit der Errichtung tangentialer Strecken vor. Die Regionaltangente West (RTW) soll als „Stadtbahn Rhein-Main“ die Schwerpunkte der bisherigen und zukünftigen Siedlungsentwicklung im südlichen bis nordwestlichen Umfeld von Frankfurt (Neu-Isenburg, Flughafen, F-Höchst, F-Sossenheim, Eschborn, F-Nordweststadt bzw. Bad Homburg) mit einem attraktiven Schienenverkehrsangebot verbinden (GVP 2000, S. 227 ff.). Innerhalb des Plangebiets ist

im Bereich des heutigen Güterbahnhofs die vorläufige Endhaltestelle der RTW geplant. Weiter westlich soll im Bereich Carl-Ulrich-Straße / Odenwaldstraße eine weitere Haltestelle eingerichtet werden. Ein weiterer Ast der RTW führt vom Bahnhof Neu-Isenburg über Dreieich, Rödermark bis nach Dieburg. Damit würde sich die ÖV-Anbindung des Plangebiets, des Neu-Isenburger Stadtzentrums und des gesamten Gewerbegebiet-Süd entscheidend verbessern. Der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) und der Planungsverband Ballungsraum Frankfurt / Rhein-Main streben eine Realisierung der RTW bis zum Jahre 2007 an.

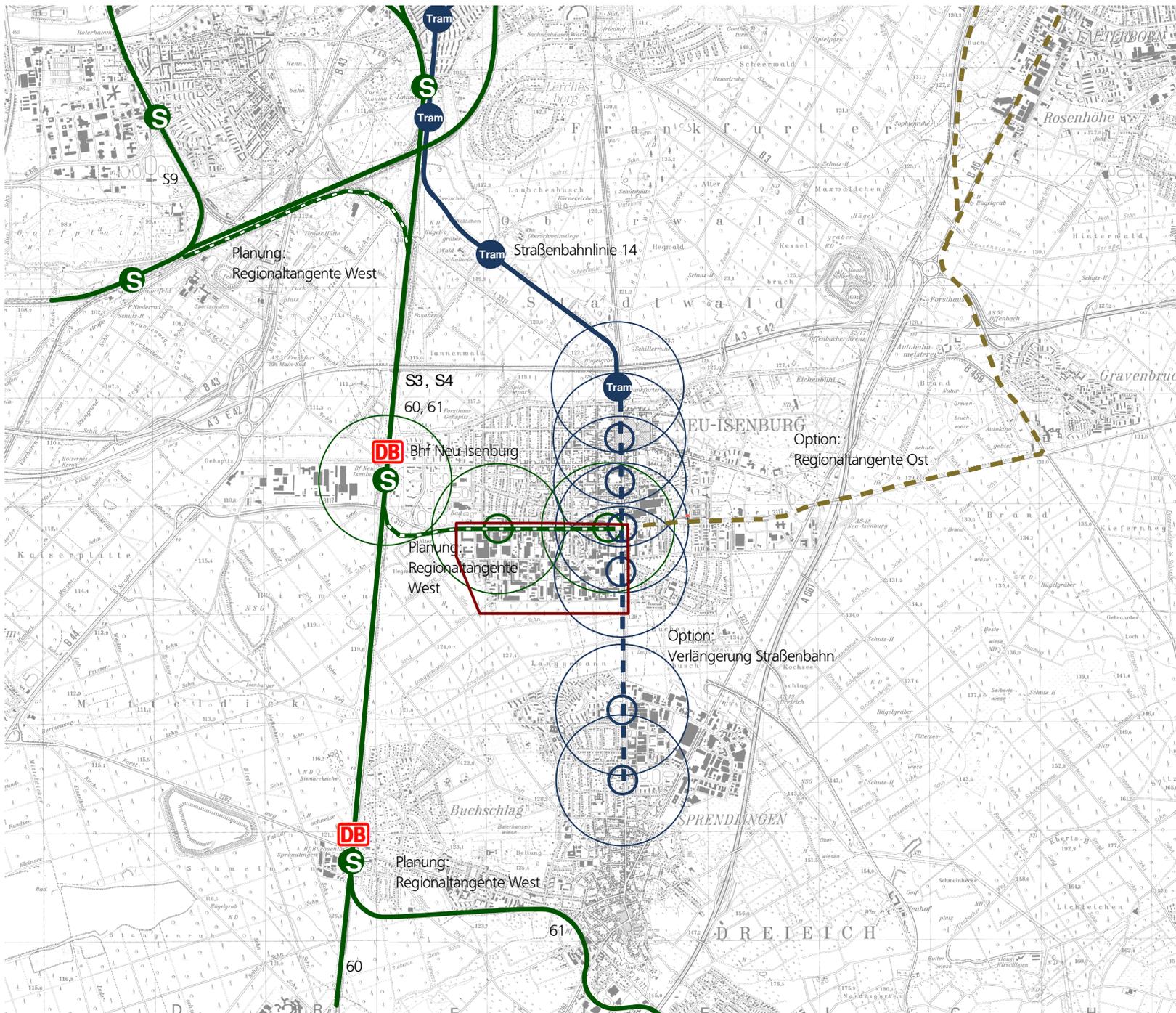
Als längerfristige Option sieht der GVP 2000 die Errichtung einer Regionaltangente Ost (RTO) an. Sie könnte in Verlängerung der RTW von Neu-Isenburg Zentrum (entlang der Friedhofstraße) über Gravenbruch, Offenbach bis nach Bad Vilbel führen. Die derzeit noch negative Kosten-Nutzen-Relation könnte durch die weitere Entwicklung der Siedlungsstruktur in Zukunft positiv ausfallen. Es wird daher im GVP 2000 empfohlen, die Trasse langfristig zu sichern, um für zukünftige Entwicklungen vorbereitet zu sein (GVP 2000, S. 245).

Als weitere Maßnahme zur Verbesserung der ÖV-Erschließung Neu-Isenburgs schlägt der GVP 2000 die Verlängerung der an der nördlichen Stadtgrenze endenden Straßenbahn entlang der Frankfurter Straße bis nach Sprendlingen vor. Durch den Bau eines 1 km langen Zwischenstücks im Bereich Frankfurt Stresemannallee könnte nach den Vorstellungen des Planungsverbands Ballungsraum Frankfurt / Rhein-Main eine direkte, umsteigefreie Verbindung von Neu-Isenburg zum Hauptbahnhof Frankfurt und zum Messegelände geschaffen werden (GVP

2000, S. 245 ff.).

Dieser Vorschlag wird in Neu-Isenburg als nicht realisierbar angesehen, da in dem verfügbaren Straßenraum der Frankfurter Straße keine Fläche für einen eigenen Gleiskörper vorhanden ist.

Da in der zweispurigen Straße, mit einer nicht verlagerungsfähigen Verkehrslast von 22.000 KFZ/Tag ein störungsfreier Straßenbahnbetrieb nicht zu erwarten ist, sieht die Stadt Neu-Isenburg in der Buserschließung, mit einer Umsteigebeziehung an der jetzigen Straßenbahnhaltestelle, das attraktivere und leistungsfähigere Konzept.



0 500 1000 1500 2000

Stand 18.10.2002

AS&P

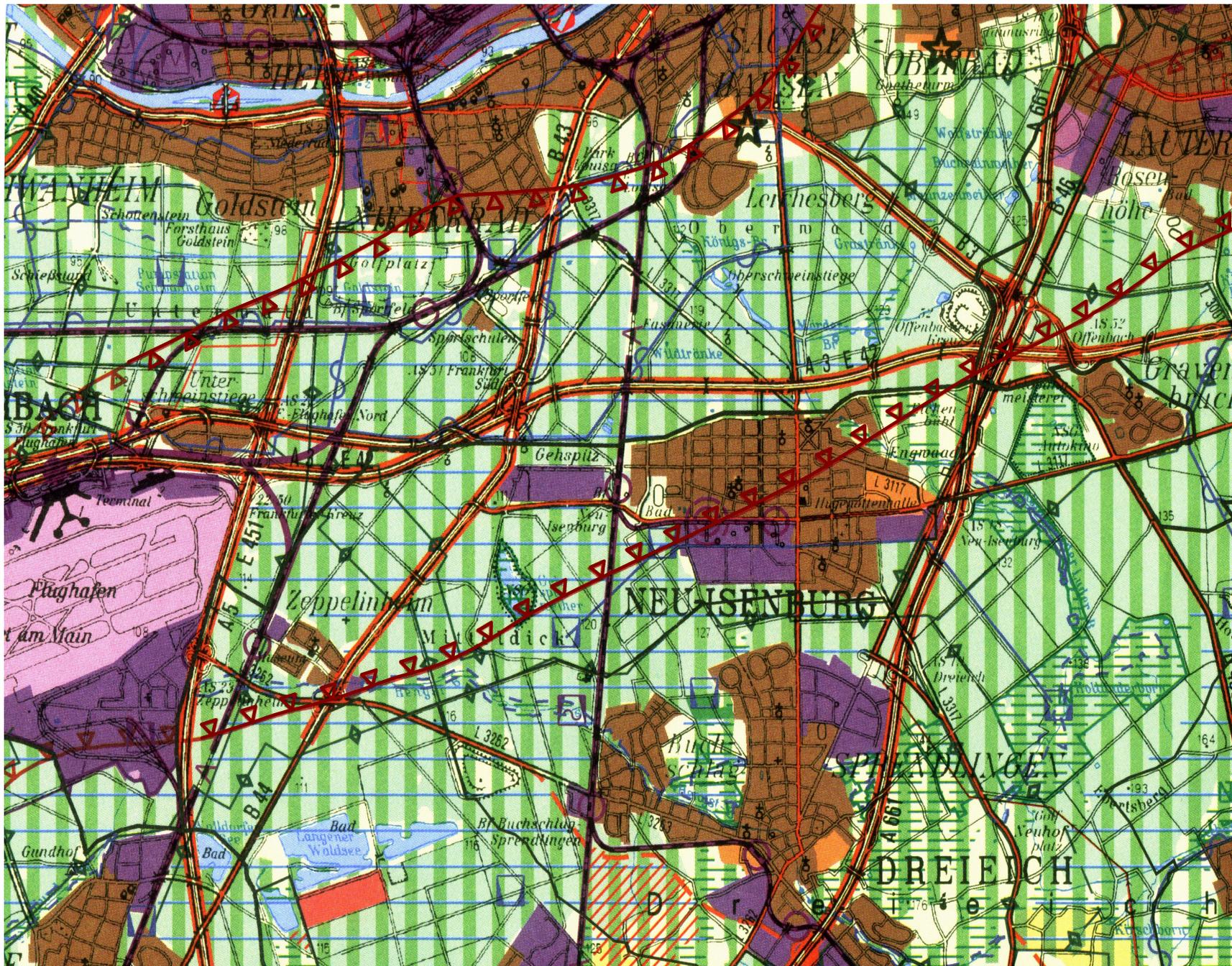
## 2.4 Regionalplan Südhessen 2000

Neu-Isenburg ist allseitig vom Regionalen Grünzug umgeben. Innerhalb des Regionalen Grünzugs hat jede weitere Siedlungstätigkeit zu unterbleiben (Ziel der Regionalplanung, Ziffer 3.1-3). Bestehende Siedlungsbereiche, insbesondere Bereiche für Industrie und Gewerbe sind daher möglichst optimal zu nutzen. Die für die Entwicklung der Wirtschaft, der Arbeitsplätze und der Versorgung mit gewerblich orientierten Dienstleistungen benötigten Flächen sind im Bestand zu erhalten und ggf. aufzuwerten. Hierbei kommen der Mobilisierung und Reaktivierung ungenutzter Gewerbeflächen bzw. Gewerbebrachen und der Nutzungsintensivierung besondere Bedeutung zu (Grundsatz der Regionalplanung, Ziffer 2.3.2-1). Nur mit dieser Strategie kann die langfristige Entwicklungsfähigkeit Neu-Isenburgs gesichert werden.

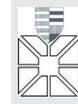
In der Nähe des Flughafens Frankfurt am Main stellt der Regionalplan Südhessen 2000, wegen der hohen Lärmimmissionen im Bereich des An- und Abflugsektors, einen Siedlungsbeschränkungsbereich dar. Innerhalb dieses Bereichs ist die Ausweisung neuer Wohngebiete nicht zulässig (Ziel der Regionalplanung, Ziffer 5.2-2).

Große Teile des nördlichen und westlichen Stadtgebietes von Neu-Isenburg liegen innerhalb dieses Bereichs. Flächen für neue Wohngebiete (Siedlungsbereich Zuwachs) stellt der Regionalplan lediglich im Osten Neu-Isenburgs, nördlich der Friedhofstraße (Birkengewann) dar.

Das Plangebiet liegt bis auf einen kleinen Bereich im Nord-Westen außerhalb der Siedlungsbeschränkungszone und befindet sich nicht in der Nähe lärmemittierender Autobahnen oder Bahnstrecken. Aufgrund der historischen Entwicklung als Gewerbegebiet können Ansätze für eine Weiterentwicklung der Wohnnutzung nicht konfliktfrei in die Planung einbezogen werden und bleiben daher unberücksichtigt.

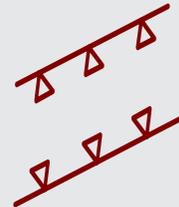


STADT NEU-ISENBURG



Städtebauliche  
Voruntersuchung  
Gewerbegebiet-Süd

Regionalplan  
Südhessen 2000



Siedlungsbeschränkungsbereich



Stand 18.10.2002



## 2.5 Lage des Plangebiets im städtischen Kontext

Der Stadtgrundriss Neu-Isenburgs zeichnet sich durch seine orthogonale Struktur aus, die nahezu deckungsgleich mit den Himmelsrichtungen ist. Dabei hebt sich der barocke „Alte Ort“ der 1699 gegründeten Hugenottensiedlung mit seinem Idealstadt-Grundriss deutlich vom übrigen Stadtgebiet ab.

Neu-Isenburg entwickelte sich zunächst entlang der in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Frankfurter Straße nach Süden. Durch die Lage der Eisenbahnstrecke Darmstadt-Frankfurt ca. 3 km westlich des Stadtkerns wurde dann die Hauptrichtung der Stadtentwicklung im 19. und 20. Jahrhundert vorgegeben. Dabei entstand schon frühzeitig das Gewerbegebiet-Süd mit einem eigenen Schienenanschluss. Der Schwerpunkt der jüngsten und auch der künftigen Siedlungstätigkeit in der Kernstadt Neu-Isenburgs liegt im östlichen Stadtgebiet im Bereich Erlengewann und Birkengewann.

Somit ergibt sich heute für den Stadtkörper Neu-Isenburgs eine markante Figur mit einem Achsenkreuz aus Frankfurter Straße und Carl-Ulrich-Straße / Friedhofstraße, das durch die starke Segregation der Nutzungen unterstrichen wird. Gewerbe befindet sich überwiegend im südwestlichen Viertel im Gewerbegebiet-Süd, ansonsten besteht der Stadtkörper aus Wohn- und Mischgebieten. Lediglich am westlichen und östlichen Stadtrand befinden sich satellitenartig angelagert die beiden Gewerbegebiete Gehespitz (Holzmann-Gelände) und Gewerbegebiet-Ost. Die heutige Innenstadt Neu-Isenburgs mit Geschäftsnut-

zungen und Versorgungseinrichtungen entwickelte sich entlang der Frankfurter Straße zwischen den beiden nördlichen Vierteln. Der Schwerpunkt der Innenstadtnutzungen befindet sich zwischen der Fußgängerzone Bahnhofstraße und dem Isenburg-Zentrum in ca. 600 m Entfernung vom nördlichen Rand des Plangebiets. Das Isenburg-Zentrum mit seinen vielfältigen Einzelhandelsbetrieben bildet sowohl funktional als auch gestalterisch den städtebaulichen Akzent der Innenstadt. Nördlich daran anschließend befindet sich die überregional bekannte Hugenottenhalle.

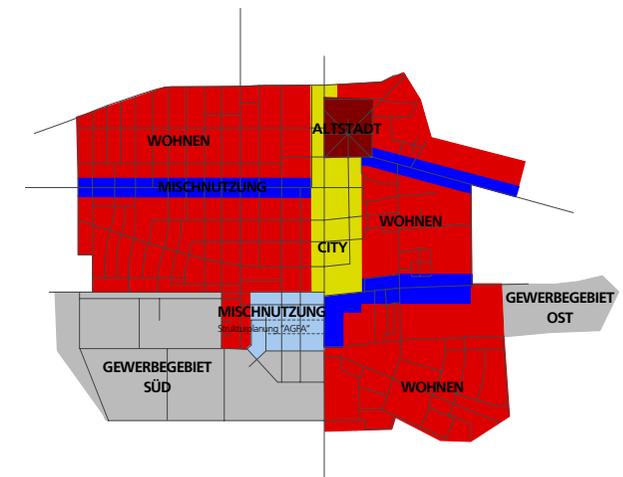
Das Plangebiet befindet sich in einer isolierten Lage vom übrigen Stadtgebiet. Der Straßenzug der Carl-Ulrich-Straße und die Bahnflächen stellen die räumliche Trennung, die sich auch im Bewusstsein der Bevölkerung niederschlägt („hinter den Gleisen“), zum Gewerbegebiet-Süd her.

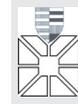
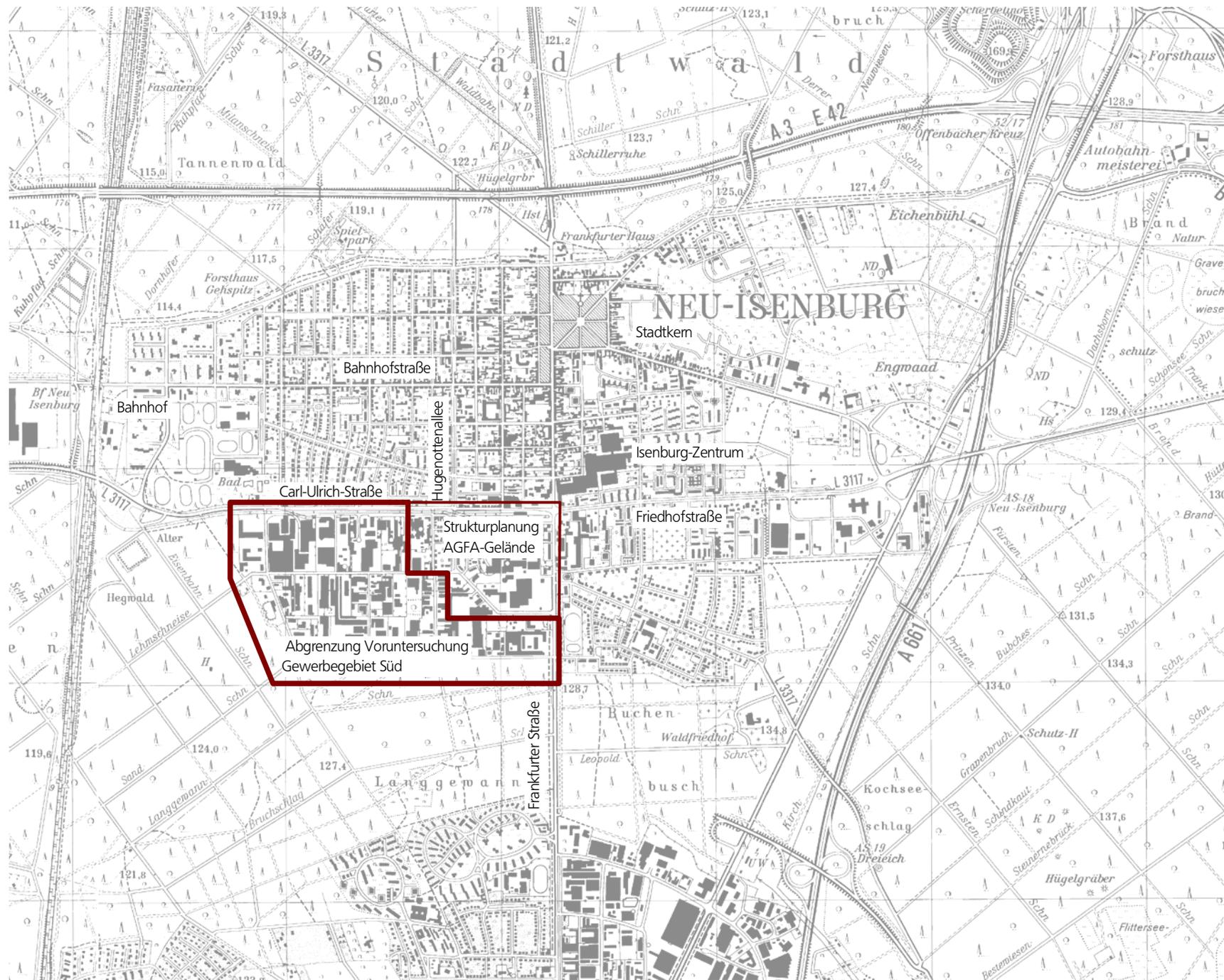
Das Plangebiet ist verkehrlich mit der Siemensstraße, dem süd-östlichen Teil der Hugenottenallee und der Rathenastraße nur über wenige Straßen direkt mit den übrigen Stadtgebieten verbunden. Entlang der Carl-Ulrich-Straße wird das Gebiet durch die parallel verlaufende Schleussnerstraße erschlossen. Auch die wenigen übrigen Querungsmöglichkeiten der Bahngleise an der Siemensstraße und im Bereich der Hugenottenallee tragen dazu bei, dass das gesamte Areal von den nördlichen Stadtgebieten isoliert ist.

Die Nutzung als Gewerbegebiet spiegelt sich auch in dem grobmaschigen Erschließungsnetz und der teilweise sehr inhomogenen Struktur (Bebauung, Parzellierung, Nutzung) wider.

Trotz der beschriebenen Restriktionen besitzt das Plangebiet ein wertvolles Standort- und Entwicklungspotential im regionalen und gesamtstädtischen Kontext.

### Schematische Nutzungsverteilung im städtischen Kontext





## 2.6 Flächennutzungsplan

Das Plangebiet ist im Flächennutzungsplan überwiegend als Gewerbefläche ausgewiesen. Beiderseits der Hugenottenallee und nördlich der Schleussnerstraße sind gemischte Bauflächen dargestellt. Westlich der Siemensstraße befindet sich ein Wasserwerk der Stadtwerke Neu-Isenburg.

Die Frankfurter Straße, die Carl-Ulrich-Straße und die Rathenaustraße sind als Hauptverkehrsstraßen ausgewiesen, die auch überörtlichen Verkehr aufnehmen. Der von Süden kommende Verkehr soll durch Abbiegen von der Frankfurter Straße in die Rathenaustraße frühzeitig zur Siemensstraße und zur B 44 abgeleitet werden, um die Innenstadt vom Durchgangsverkehr zu entlasten (FNP 1988, S. 732)

Das Plangebiet befindet sich vollständig in einem Wasserschutzgebiet der Zone III A. In der Dornhofstraße und ihrer gedachten Verlängerung zur Frankfurter Straße hin ist eine Hauptwasserleitung dargestellt.

Auf der Ostseite der Odenwaldstraße und der Hans-Böckler-Straße sowie in einem Teilbereich der Dornhofstraße und der Rathenaustraße verläuft eine Hauptgasleitung.

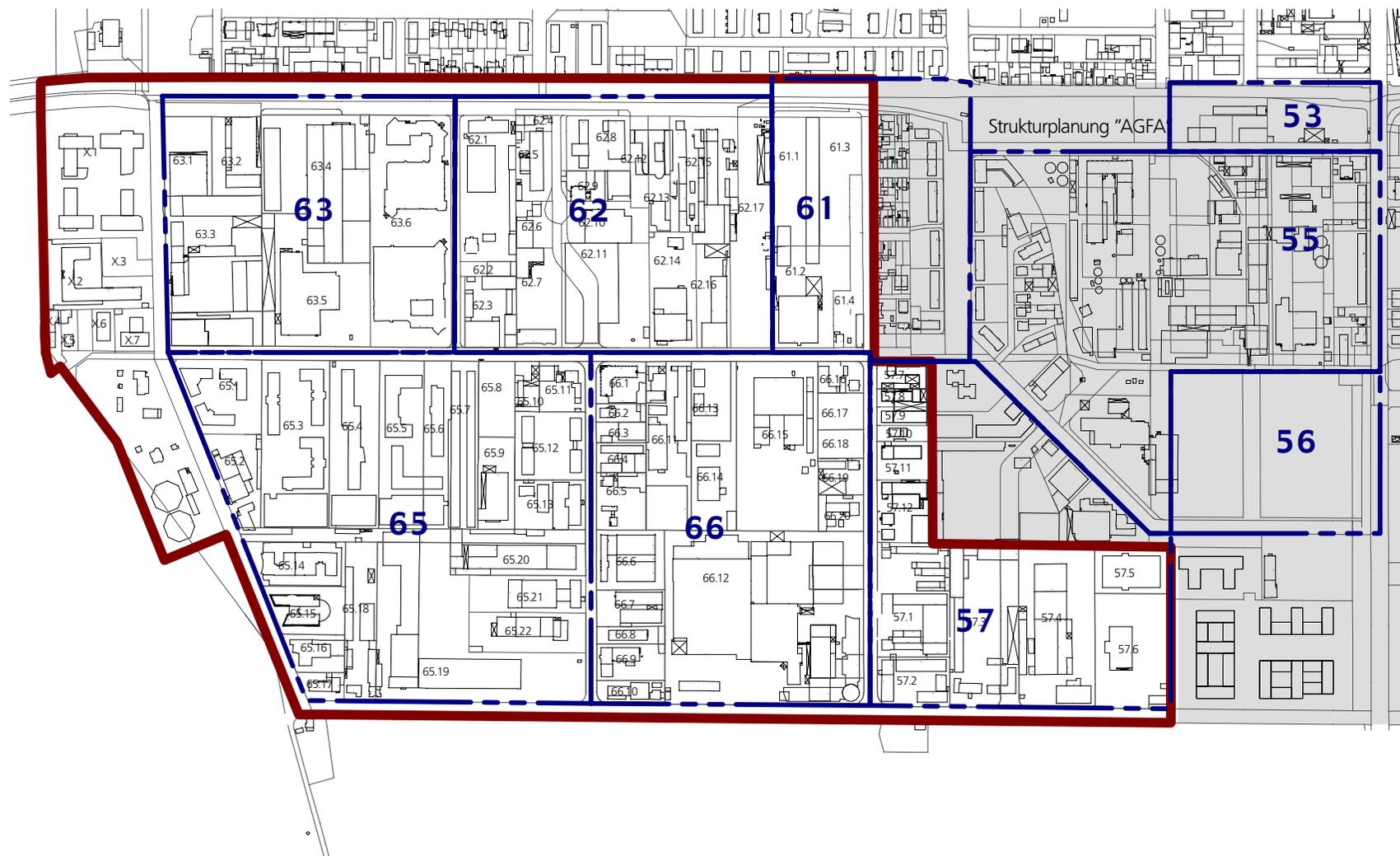
Das Plangebiet liegt zum überwiegenden Teil innerhalb des Bauschutzbereiches des Flughafens Frankfurt am Main. Aufgrund der Entfernung von ca. 8,5 km zum maßgeblichen Flughafenbezugspunkt ist für die Genehmigung von Bauwerken mit einer Höhe von mehr als 85 m die Zustimmung der Luftfahrtbehörden erforderlich (§ 12 Abs. 3 Luftverkehrsgesetz).

Da sich das Plangebiet nicht im Lärmschutzbereich des Flughafens Frankfurt befindet, sind gemäß FNP keine planungsrechtlichen Beschränkungen aus Lärmschutzgründen vorgegeben (FNP 1988, S. 355).

## 2.7 Aufstellungsbeschlüsse / Bebauungspläne

Für das Planungsgebiet existieren für die Bebauungspläne Nr. 57, 61-63 und 65-66 Aufstellungsbeschlüsse vom 27.09.2000 bzw. 05.12.2001 (STVV Drucksache 14/02017, 15/00463 und 15/00469 bis 15/00472). Diese Bebauungspläne sollen den Tertiärisierungsprozess steuern, die erforderliche städtebauliche Ordnung sicherstellen und eine nachhaltige Umstrukturierung dieses Standortes fördern. Die detaillierte Zielsetzung stellt sich wie folgt dar:

- Sicherung der gewerblichen Nutzung durch Ausschluss von Einzelhandelsbetrieben.
- Potentielle Nutzungs- und/oder Emissionskonflikte sollen durch entsprechende Festsetzungen ausgeschlossen werden.
- Das Maß der Nutzung soll auf eine mittlere Dichte mit einer Geschossflächenzahl (GFZ) von 1,0 begrenzt werden. Der GFZ-Wert ist dabei als Orientierungswert zu verstehen. Nichtvollgeschosse sind auf die GFZ anzurechnen.
- Die innere Erschließung soll zur Verbesserung des ruhenden und fließenden Verkehrs ergänzt werden.



## 2.8 Nutzungs- und Bebauungsstruktur

Das Plangebiet ist gegenwärtig ein Areal mit einer inhomogenen Nutzungs- und Bebauungsstruktur. Maßgeblich bestimmt wird sie von den unterschiedlichen Grundstückszuschnitten und –größen.

Es lassen sich folgende Teilgebiete unterscheiden:

### Standort Druck- und Verlagshaus

Die Betriebsanlage des Druck- und Verlagshauses ist mit ca. 40.000 qm die flächenmäßig größte Nutzung im Plangebiet. Es bestehen weitere Expansionsabsichten auf den bereits genutzten Flächen und langfristig auf den Reserveflächen (ca. 17.000 qm), die sich zurzeit noch in Vermietung befinden.

### Standort Bundesdruckerei

Die Bundesdruckerei gehört mit ca. 25.000 qm ebenfalls zu den flächenmäßig größten Nutzern im Gewerbegebiet-Süd. Die Erschließung des Areals erfolgt über die Rathenaustraße sowie durch eine sekundäre Erschließung, die den rückwärtigen Bereich des Areals von der Siemensstraße aus anbindet. Eine Expansion der Bundesdruckerei an diesem Standort ist aufgrund fehlender Flächenreserven nicht möglich. Für den Fall zukünftiger Expansionsbestrebungen bleibt der Bundesdruckerei nur die Wahl eines neuen Standorts. Aus diesem Grund wird das Areal der Bundesdruckerei für die Umstrukturierung des Gewerbegebiet-Süd als langfristig verfügbar eingestuft.

### Bereiche entlang der Schleussner-, Dornhof-, Siemens- und Rathenaustraße

In diesem Bereich bestehen überwiegend großzügige Parzellierungen mit entsprechender großgewerblicher und tertiärer Nutzungs- und Bebauungsstruktur. Hier ist mittel- bis langfristig mit einer Umstrukturierung der gewerblich genutzten Bereiche zu rechnen. Erste Ansätze dieser Entwicklung sind mit der Tertiärisierung entsprechender Grundstücke in der Dornhofstraße erkennbar.

Mit Rücksicht auf die potentiell möglichen Expansionsabsichten des im Gebiet vorhandenen Großunternehmens ist es zur Standortsicherung wichtig mit einer angepassten Planung flexibel reagieren können.

### Bürobauten entlang der Dornhofstraße

In den letzten Jahren entstanden auf frei gewordenen Flächen in der Dornhofstraße repräsentative Bürobauten. Diese zeichnen sich durch qualitätvolle Architektur, Einbindung bestehender Grünpotentiale und teilweise durch ein ausreichendes Angebot an Parkmöglichkeiten im rückwärtigen Bereich der Bebauung aus. Die Geschossigkeit dieser Bürobauten beträgt durchgehend 5 Geschosse (4 + Staffelgeschoss). Als Orientierungsmaßstab für die weitere Tertiärisierung des Gewerbegebiet-Süd können sie im Hinblick auf die angestrebte Bebauungsdichte mit einer GFZ von 1,0 nur begrenzt dienen.

Druck- und Verlagshaus, Blick von der Hermannstraße



Neue Bürobauten, Blick von der Dornhofstraße



Bundesdruckerei, Blick von der Rathenaustraße





Städtebauliche  
Voruntersuchung  
Gewerbegebiet-Süd

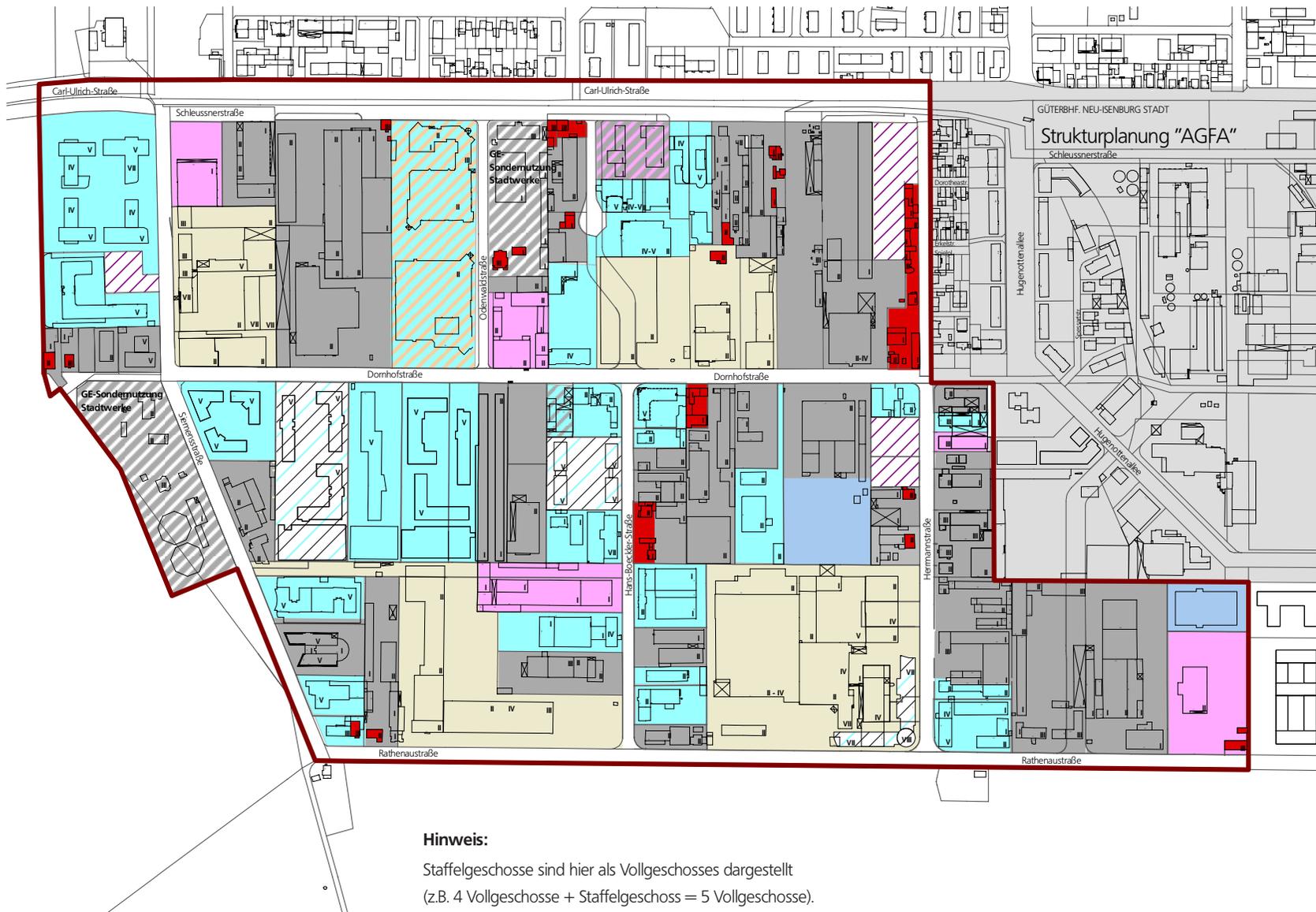
Realnutzung /  
Geschossigkeit

- Produktion
- Gewerbe/Großhandel/Vertrieb
- Einzelhandel
- Dienstleistung / Planung
- Wohnen
- Abriss/Leerstand
- Parken

0 50 100 150 200

Stand 18.10.2002

AS&P



**Hinweis:**

Staffelgeschosse sind hier als Vollgeschosse dargestellt  
(z.B. 4 Vollgeschosse + Staffelgeschoss = 5 Vollgeschosse).

### **Bereiche entlang der Odenwald-, Hans-Böckler- und Hermannstraße**

Diese Bereiche sind durch kleinteilige, größtenteils gewerblich genutzte Grundstücke mit geringer Tiefe geprägt. Die meist hofartige Bebauungsstruktur öffnet sich zur Erschließungsstraße. Infolge der Parzellierung und Eigentümerstruktur wird erwartet, dass eine Umstrukturierung des Gewerbegebiet-Süd in diesem Teilabschnitt weniger dynamisch verlaufen wird.

### **Bereich der nördlichen Hermannstraße**

Die Westseite der Hermannstraße ist aufgrund der geringen Grundstückstiefe von ca. 14 m nur rudimentär mit Wohngebäuden bebaut. Die Gebäude orientieren sich entsprechend ihrer Grenzbebauung ausschließlich nach Osten. Einzelne Grundstücke sind kaum oder gar nicht genutzt. In der Planung des Gewerbegebiet-Süd kommt diesen Flächen zukünftig eine Pufferfunktion zu der im Osten angrenzenden Wohnbebauung zu.

Die vorhandenen Nutzungen sind bei der Entwicklung eines Rahmenkonzeptes ebenso zu berücksichtigen wie die an das Plangebiet anschließenden Nutzungen.

Im Norden, getrennt durch die Schleussner- und Carl-Ulrich-Straße, grenzt ein Wohngebiet mit mehrgeschossigen bzw. ein- bis zweigeschossigen Wohngebäude an.

Östlich an das Gebiet schließt die Strukturplanung „AGFA“, die im Wesentlichen durch Büro-, Dienstleistungs- und Mischnutzung von hoher städtebaulicher Qualität geprägt sein wird, an.

Im Süden und Westen grenzt das Gewerbegebiet-Süd an den Wald.

Einzelhandelsbetrieb, Blick von der Schleussnerstraße



Odenwaldstraße, Blick nach Norden





## 2.9 Verkehrserschließung

### Individualverkehr

Das Plangebiet ist unmittelbar an die Hauptverkehrsstraßen der Frankfurter Straße und der Carl-Ulrich-Straße angebunden. Die interne Verkehrserschließung erfolgt über die Hugenottenallee, die Dornhofstraße, die Hermannstraße, die Siemensstraße, die Hans-Böckler-Straße und die Odenwaldstraße. Bedingt durch die Nutzung mit Betrieben des produzierenden Gewerbes, wurde für das Gewerbegebiet bei seiner Entstehung ein sehr grobmaschiges Erschließungsnetz aufgebaut.

Der erwartete Strukturwandel des Gebiets erfordert Netzergänzungen zur gleichmäßigen inneren Erschließung auch für den Fußgänger- und Fahrradverkehr. Das macht den Umbau der Knotenpunkte Siemensstraße, Hugenottenallee und Frankfurter Straße erforderlich. Hierbei sollte die Möglichkeit eines weiteren Knotenpunkts in Höhe der Wilhelm-Leuschner-Straße geprüft werden.

Mit der Nutzungsintensivierung geht eine deutliche Erhöhung der Anzahl der Beschäftigten einher. Insbesondere im Bereich der Siemens-, der Rathenau-, und der Hermannstraße hat dies zu einem erheblichen Parkraumdefizit geführt. Auch die im Straßenraum vorhandenen Längsparkplätze können dieses Defizit nicht abdecken, es kommt daher zu unerwünschten Verlagerungen in den südlich angrenzenden Wald. Mit ähnlichen Folgen ist bei einer weiteren unstrukturierten Entwicklung auch in anderen Bereichen des Plangebiets zu rechnen.

Bei der Bearbeitung der Bebauungspläne werden deshalb Lösungen zu entwickeln sein, die den Anforderungen des ruhenden wie auch des fließenden Verkehrs gleichermaßen gerecht werden.

Die Stadt Neu-Isenburg beabsichtigt eine Neuordnung der Erschließung im Bereich der Carl-Ulrich-Straße und der Schleussnerstraße (Umbau zu jeweils einstreifigen Einbahnstraßen).



## Verkehrsbelastung - Prognose 2010

Die Ermittlung der im Jahr 2010 zu erwartenden Verkehrsmengen im motorisierten Individualverkehr (MIV) erfolgte durch die Verkehrserzeugungsberechnung auf der Verkehrsdatenbasis Rhein-Main (VDRM). Sie berücksichtigt folgende Rahmendaten für den Raum Neu-Isenburg / Dreieich: Bevölkerungsentwicklung, Bevölkerungsstruktur, allgemeine Erwerbsfähigkeit, Motorisierung und Pkw-Verfügbarkeit. Die Ergebnisse sind dem Verkehrsgutachten von Dorsch Consult, Wiesbaden "Verkehrsuntersuchung Neu-Isenburg / Dreieich" vom Oktober 2001 entnommen. Darauf aufbauend wurden zwei weitere Planfälle berechnet, die in diese Untersuchung einfließen.

Dabei wurden auch die erwarteten Verkehrsaufkommen, aus der Entwicklung des Gehespitz-Geländes, aus dem Strukturkonzept "AGFA", aus bereits realisierten oder bis Ende 2001 genehmigten Bauvorhaben im Gewerbegebiet-Süd berücksichtigt.

Der Prognosehorizont 2010 ergibt sich aus der Modellrechnung der VDRM. Es kann aber davon ausgegangen werden, dass die Prognose auch über 2010 hinaus Aussagekraft behält, da die zugrundegelegten verkehrserzeugenden Maßnahmen nur teilweise bis zum Jahr 2010 realisiert sein werden.

Das Straßennetz, auf das die Grundbelastung umgelegt wird, beinhaltet im Neu-Isenburger Stadtgebiet folgende, heute noch nicht realisierte Ausbaumaßnahmen, die direkte Auswirkungen auf das Gewerbegebiet haben:

- Einbahnstraßensystem Carl-Ulrich-Straße / Schleussnerstraße mit einstreifigem Ausbau in jede Richtung,
- Schließung der Hugenottenallee in Höhe Dornhofstraße,
- Straßenausbau im AGFA-Gelände,
- vierstreifiger Ausbau der Frankfurter Straße zwischen Hugenottenallee und Rathenaustraße,
- vierstreifiger Ausbau der Rathenau- und Siemensstraße,
- vierstreifiger Ausbau der L 3117 zwischen B 44 und der Kurt-Schumacher-Straße,
- Vollausbau des Knotenpunkts Frankfurter Straße / Hugenottenallee.

Die Berechnung des Planfalls 1 F von Dorsch Consult stellt die maximal zu erwartende Belastung dar, in der neben den bestehenden Arbeitsplätzen im Plangebiet, die Entwicklung des AGFA- und Gehespitz-Geländes berücksichtigt wird. Sie wurde als Ausgangssituation für die Beurteilung und Berechnung der weiteren verkehrlichen Entwicklung im Gebiet gewählt.



Städtebauliche  
Voruntersuchung  
Gewerbegebiet-Süd

**Verkehrsbelastung -  
Prognose 2010**



Mit Berücksichtigung von:  
 => Strukturplanung AGFA  
 => Erweiterung Gehespitz-Gelände

Quelle: Dorsch Consult ; Büro Wiesbaden  
 Querschnittsbelastungen Prognose 2010 (Matrix 4)  
 Planungsfall 1F mit Erweiterung Gehespitz-Gelände, AGFA-Gelände

## Öffentlicher Verkehr

Gegenwärtig wird die Fortschreibung des Nahverkehrsplanes für den Kreis Offenbach erarbeitet. In den neuen Nahverkehrsplan wird zeitgleich ein überarbeitetes Stadtlinienkonzept eingearbeitet, das die heutige Bedienungsqualität sichern und die Umsteigbeziehungen zur S-Bahn verbessern soll.

Die Anbindung des Gewerbegebiet-Süd an die öffentliche Verkehrserschließung (ÖPNV) erfolgt derzeit entlang der Frankfurter Straße, Carl-Ulrich-Straße, Hugenottenallee und der Dornhofstraße über folgende Regionalbus- und Stadtbuslinien :

Linie 900 Frankfurt Flughafen - Neu-Isenburg - Dietzenbach (entlang Carl-Ulrich-Straße)

Linie 963 Ober-Roden - Frankfurt Südbahnhof (entlang Friedhofstraße - Frankfurter Straße)

Linie 970 Langen - Offenbach (entlang Frankfurter Straße)

Linie 972 Darmstadt-Arheilgen - Bahnhof Neu-Isenburg (entlang Frankfurter Straße)

Linie 973 Mörfelden - Langen - Bahnhof Neu-Isenburg (entlang Dornhofstraße - Hugenottenallee)

Linie 51 Gravenbruch - Bahnhof Neu-Isenburg (entlang Carl-Ulrich-Straße) - Flughafen Frankfurt

Linie 52 Bahnhof Neu-Isenburg- Waldfriedhof (entlang Frankfurter Straße und Neuhöfer Straße)

Linie 53 Bahnhof Neu-Isenburg - Gewerbegebiet-Ost (entlang Rathenaustraße und Frankfurter Straße)

Linie 54 Zeppelinheim - Gravenbruch (entlang Frankfurter Straße)

Mit Ausnahme der Linie 973 (Haltestellen Spessartstraße und Dornhofstraße) führen alle Buslinien peripher am Plangebiet vorbei. Drei bestehende Haltestellen in zumutbarer fußläufiger Entfernung befinden sich im Bereich der Dornhofstraße / Siemensstraße, der Dornhofstraße / Hans-Böckler-Straße sowie der Rathenaustraße / Hans-Böckler-Straße.

Bei anhaltender Nutzungsintensivierung ist das ÖPNV-Angebot zu ergänzen. Zunächst als Ersatz für den fehlenden Schienenanschluss zur RTW, und später als Ergänzung.

Um die Erschließung mit schienengebundenen Verkehrsmitteln zu verbessern, plant der Rhein-Main-Verkehrsverbund die RTW mit einem Realisierungshorizont bis 2007.

Für die Planung im Gewerbegebiet-Süd ergeben sich aus diesen Vorhaben folgende Vorgaben:

Die vorläufige Endhaltestelle der RTW ist im Bereich des alten Güterbahnhofs nördlich der Stadtorbebauung vorgesehen. Es ist dabei auf eine möglichst optimale Integration in den öffentlichen Raum und das Fußgängernetz zu achten. Für ergänzende Verkehrsfunktionen ist ausreichend Platz vorzusehen.

Die im GVP 2000 enthaltene Verlängerung der Straßenbahnstrecke durch die Frankfurter Straße nach Spremlingen ist lediglich als langfristige theoretische Option anzusehen. Insbesondere wäre diese Lösung wegen der ungelösten stadtgestalterischen Probleme in der Verflechtung mit den KFZ-Verkehren der weiterhin hoch belasteten Frankfurter Straße bezüglich ihres Verkehrs-

wertes sehr kritisch zu beurteilen.

Schleussnerstraße / Carl-Ulrich-Straße, Blick nach Westen



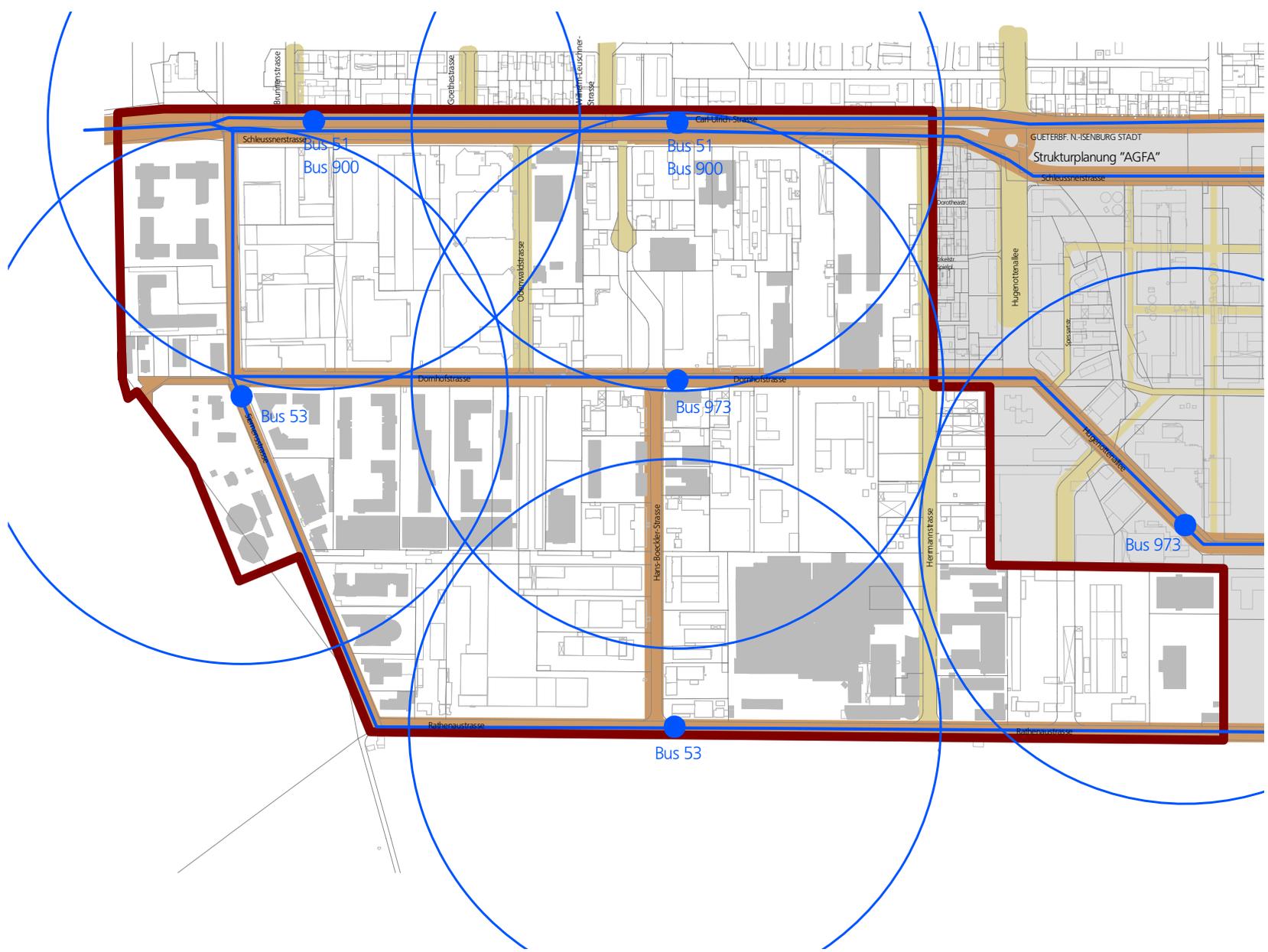
Verkehrsknoten, Dornhofstraße / Siemensstraße





Städtebauliche  
Voruntersuchung  
Gewerbegebiet-Süd

Erschließungsstruktur



- Haupterschließung
- Nebenerschließung
- Buslinien, Einzugsbereich 300 m



## 2.10 Grün- und Freiraumstruktur

Innerhalb des Plangebiets und der näheren Umgebung befindet sich kein zusammenhängendes Freiraumsystem. Es existieren nur wenige raumpprägende Grün- bzw. Freiraumelemente, die nur unzureichend miteinander vernetzt sind:

- 4-reihige Baumallee entlang der Carl-Ulrich-Straße / Schleussnerstraße,
- Baumallee entlang der Dornhof-, Hermann- und Rathenaustraße,
- Grünfläche mit geringer Aufenthaltsqualität im Bereich der Dornhof- / Hermannstraße,
- Baumreihen und repräsentative Grünflächen auf den privaten Grundstücken südlich der Dornhofstraße,
- Grünfläche im rückwärtigen Bereich der Bundesdruckerei,
- im Straßenraum der Odenwald-, der nördlichen Hermann- und der Hans-Böckler-Straße existieren nur unzureichende Freiraumelemente.

Außerhalb des Plangebietes schließt sich im Westen und Süden der Neu-Isenburger Forst an.

Der Landschaftsplan stellt nach Aussagen des Planungsverbands Frankfurt das pauschale Ziel einer Erhöhung der Durchgrünung des Gebietes auf (vgl. Kap. 2.4 Regionalplan).

Grundsätzlich sollten im Zuge der anstehenden Umstrukturierung die Freiraumelemente zu einem Freiraumsystem vernetzt werden. Dabei ist insbesondere aus

gestalterischen, ökologischen und klimatischen Gründen die großzügige Begrünung der Hauptverkehrs- und Erschließungsstraßen sowie der Grenzabstände einzelner Grundstücke anzustreben. Neben diesen linearen Elementen sollten weitere qualitätvolle Frei- und Grünflächen im Bereich der Schleussner- und Dornhofstraße entstehen, insbesondere um die Adressbildung und die Aufenthaltsmöglichkeiten im Freien zu verbessern.

Neue Bürobauten in der Dornhofstraße, Blick nach Süden



Dornhofstraße, Blick nach Westen



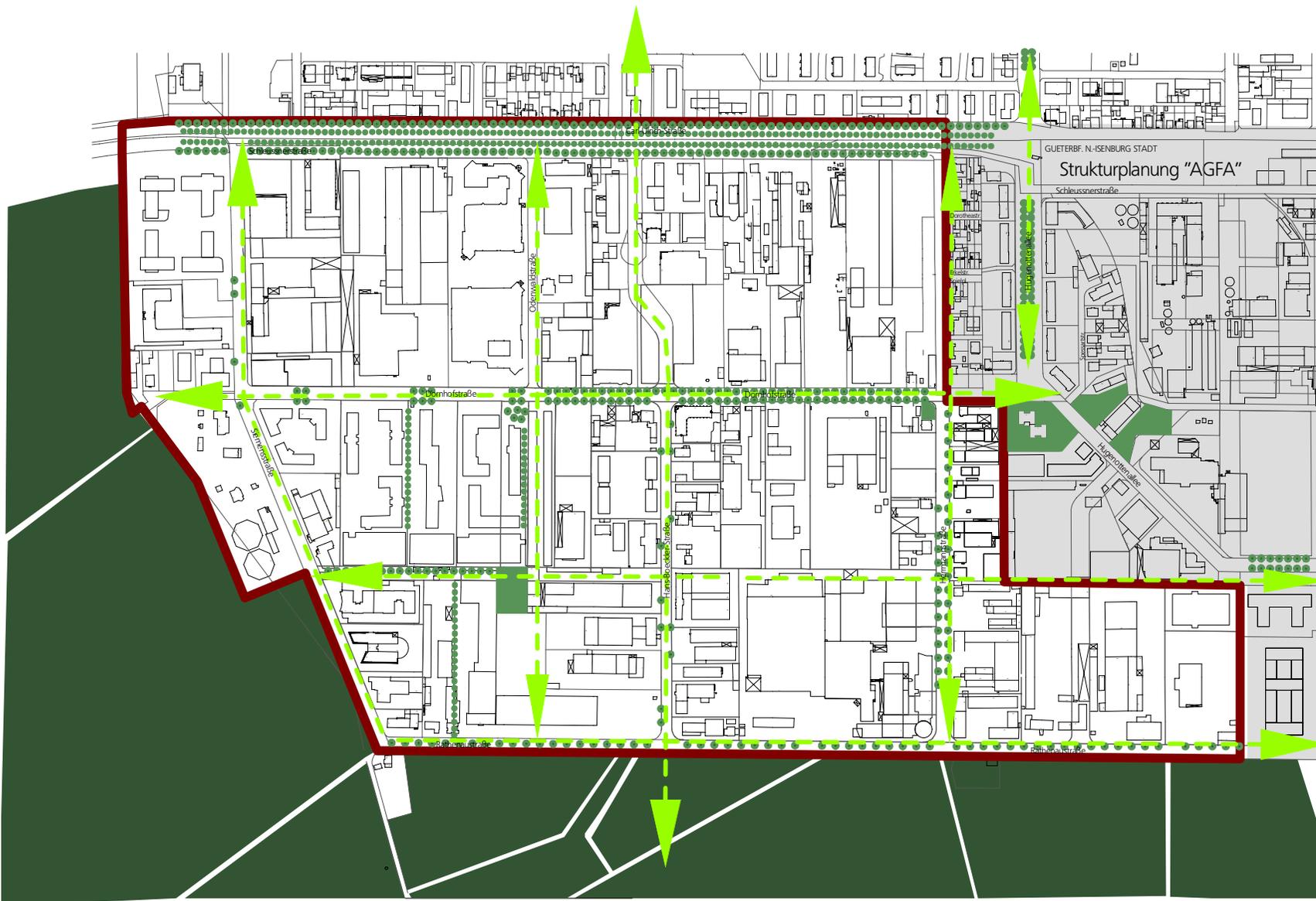
Siemensstraße, Zufahrt zu Bundesdruckerei





Städtebauliche  
Voruntersuchung  
Gewerbegebiet-Süd

Grün- und  
Freiraumstruktur



- fehlende Freiraumverbindung
- Ansätze von Alleen-Charakter
- private Grünfläche
- Wald



## 2.11 Parzellenstruktur

In einem weiteren Bearbeitungsschritt wurden die vorhandenen Parzellen hinsichtlich Größe und Zuschnitt auf die Eignung für die verschiedenen gewerblichen Nutzungen untersucht.

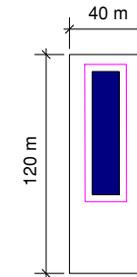
Der aktuelle Tertiärisierungsprozess hat gezeigt, daß Parzellengrößen unter 5.000 qm den Anforderungen an einen attraktiven Bürostandort nicht gerecht werden können. Sie sind nicht geeignet um das Gebäude, den ruhenden Verkehr und die für ein höherwertiges Gebiet erforderliche Begrünung angemessen unterbringen zu können.

Die Analyse zeigt, dass besonders im Bereich der Nord-Süd-Erschließungsstraßen (Odenwaldstraße, Hans-Böckler-Straße und Herrmannstraße) eine Vielzahl von kleineren Parzellen (unter 5.000 qm) vorhanden ist. Diese erscheinen im zukünftigen Umstrukturierungsprozess insbesondere für eine Mischnutzung aus Gewerbe und Dienstleistung geeignet. Im Bereich der Schleussnerstraße, Dornhofstraße und Rathenaustraße bestehen größere Parzellen, die sich für höherwertige Bürostandorte eignen. Besonders in der Dornhofstraße wird diese Entwicklung durch die realisierten Bürobauten auf ausreichend großen Parzellen verdeutlicht.

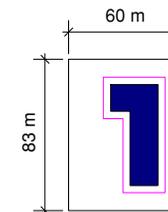
Eine Umlegung der Grundstücke zu Gunsten größerer oder kleinerer Parzellen, um der Nachfrage an entsprechenden Flächen nachkommen zu können, ist im Rahmen der weiteren Planungsschritte von Fall zu Fall einer genauen Prüfung zu unterziehen.

### Beispielhafte Darstellung von Bürohaustypen in Abhängigkeit vom Grundstückszuschnitt

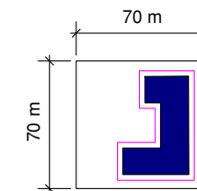
Gebäudegrundfläche: ca. 1.000 qm  
 BGF: ca. 5.000 qm  
 GFZ: 1,0  
 Grundstück (Vorgabe GFZ: 1,0): ca. 5.000 qm  
 Gebäudegrundfläche (def. durch Abstand 4 m (GE)): ca. 1.725 qm  
 Gebäudehöhe: ca. 16 m



Gebäudegrundfläche: ca. 1.000 qm  
 BGF: ca. 5.000 qm  
 GFZ: 1,0  
 Grundstück (Vorgabe GFZ: 1,0): ca. 5.000 qm  
 Gebäudegrundfläche (def. durch Abstand 4 m (GE)): ca. 1.725 qm  
 Gebäudehöhe: ca. 16 m



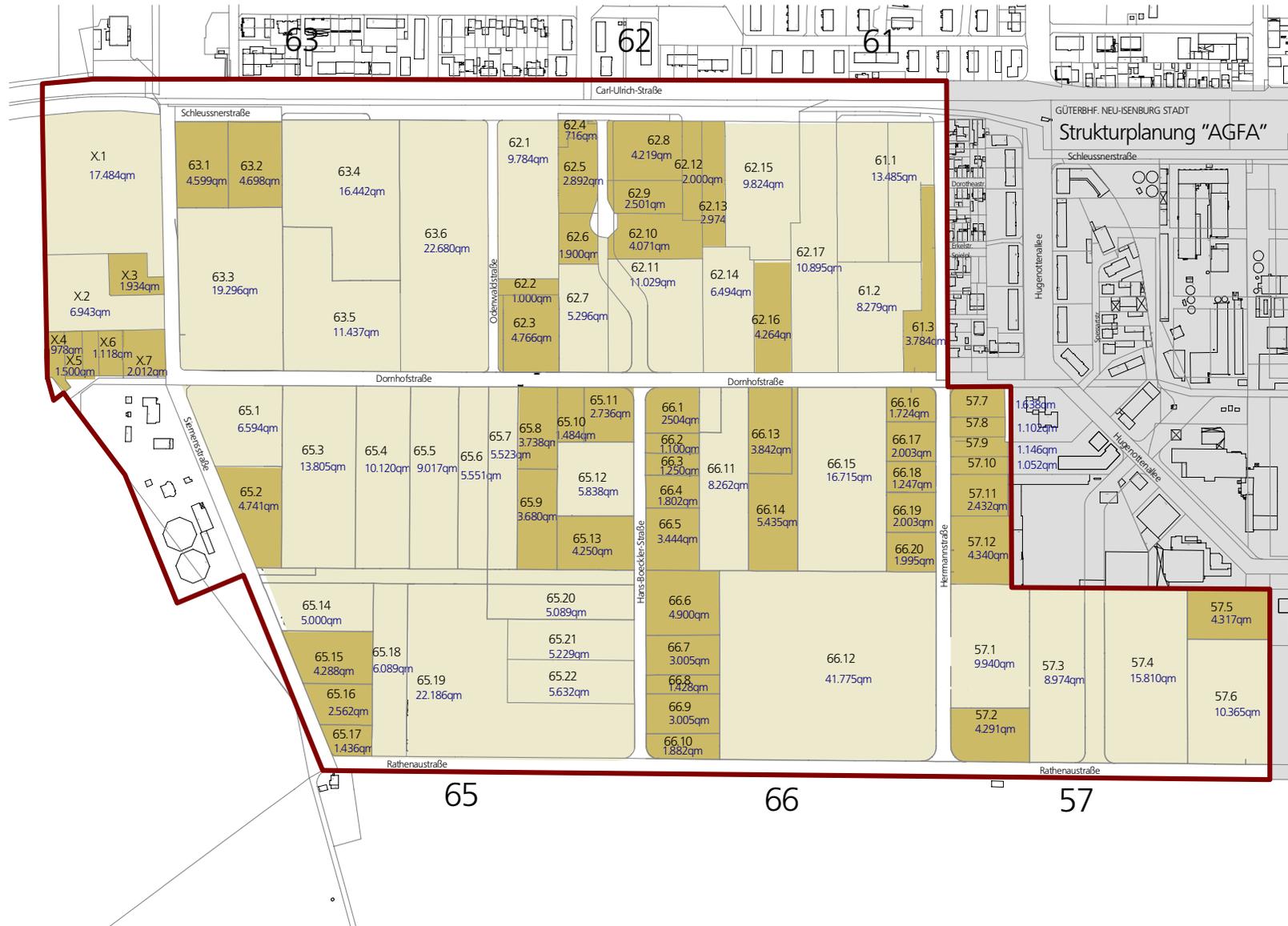
Gebäudegrundfläche: ca. 1.250 qm  
 BGF: ca. 5.000 qm  
 GFZ: 1,0  
 Grundstück (Vorgabe GFZ: 1,0): ca. 5.000 qm  
 Gebäudegrundfläche (def. durch Abstand 3 m (GE)): ca. 1.894 qm  
 Gebäudehöhe: ca. 12 m





Städtebauliche  
Voruntersuchung  
Gewerbegebiet-Süd

Grundstücksgrößen  
< 5000 qm



Fläche < 5.000 qm  
Fläche > 5.000 qm



## 2.12 Mögliche Entwicklungsbereiche

Aus der Analyse und der Überlagerung der zuvor dokumentierten Arbeitsschritte lassen sich die potenziellen Entwicklungsflächen definieren. Für sie werden verschiedene Szenarien, basierend auf einer Leitidee, erstellt, um somit Ausblicke auf den möglichen zukünftigen Umstrukturierungsprozess (Bebauungsstruktur, Verkehrsaufkommen, neue Arbeitsplätze,...) zu geben.

Sie dokumentieren eine Momentaufnahme der bestehenden Situation. Die Realisation ist zeitlich schwer fixierbar, da sie an die strukturelle Entwicklung und die wirtschaftliche Situation der Rhein-Main-Region, der Stadt Neu-Isenburg sowie an die wirtschaftlichen Entscheidungen der Flächeneigentümer gebunden bleibt. Dem müssen die Bebauungspläne angemessen Rechnung tragen.

Aus den Szenarien lassen sich ausreichende bauplanungsrechtliche Parameter ableiten, um die zukünftige Entwicklung im Rahmen der Bauleitplanung zu steuern.

### Kriterien für die Auswahl von möglichen Entwicklungsbereichen

Aus dieser Betrachtung werden alle Flächen ausgenommen die für eine zukünftige Umstrukturierung nicht zur Verfügung stehen werden. Dazu zählen Flächen, die schon entwickelt sind oder über Entwicklungspotentiale verfügen, die keiner besonderen planerischen Steuerung bedürfen.

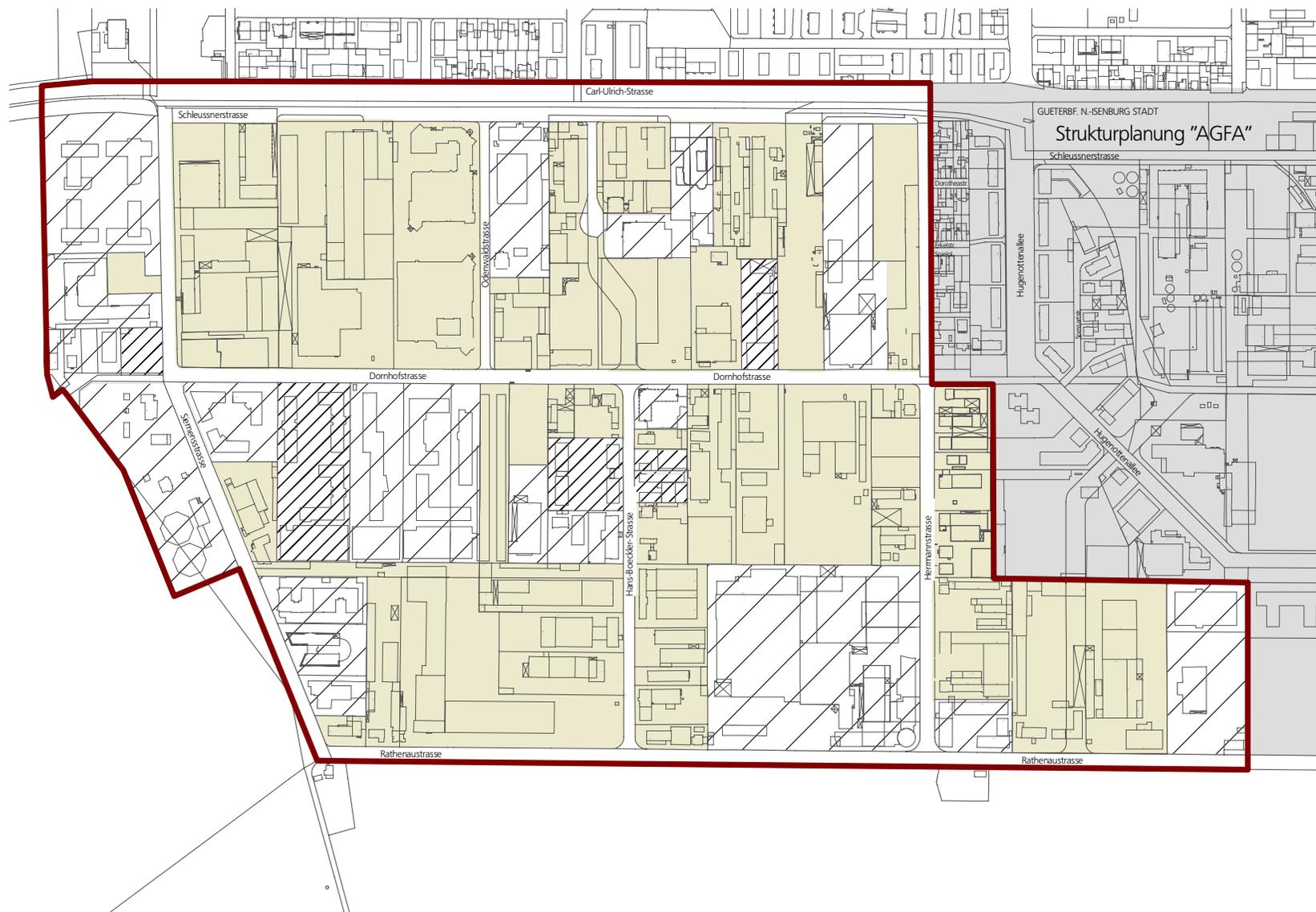
Im Zuge der Bebauungsplanverfahren ist genauer zu prüfen wie sich die Entwicklungsmöglichkeiten auf den einzelnen Grundstücken darstellen. Gegebenenfalls können dann weitere Flächen als mögliche Entwicklungsbereiche ausgeschlossen werden.

Für die Formulierung von Planungszielen ist es unabdingbar, unterschiedliche Annahmen für mögliche Entwicklungen zu treffen, um so ausreichende Szenarien für die zukünftigen Entwicklungstendenzen des Gewerbegebiet-Süd zu erarbeiten.



Städtebauliche  
Voruntersuchung  
Gewerbegebiet-Süd

Mögliche  
Entwicklungsflächen



-  Entwicklungsflächen
-  langfristige Bestandsnutzung
-  noch nicht realisierte Umstrukturierung

0 50 100 150 200

## 3. Rahmenkonzept

### 3.1 Städtebauliche Idee

Um eine geordnete und nachhaltige Umstrukturierung zu gewährleisten, ist es notwendig, die wesentlichen Entwicklungsbestrebungen in einer „Leitidee“ zu formulieren. Die Leitidee stellt die Synthese aus notwendigen, allgemeingültigen städtebaulichen Entwicklungsansätzen und der flexiblen Verteilung von Dichten und Nutzungen dar. Sie bildet einen stabilen städtebaulichen Rahmen und dient als Grundlage für die einzelnen Bebauungsplanverfahren.

Im folgenden werden grundsätzliche städtebauliche Entwicklungsansätze, die aus der Analyse des Bestands und den aktuellen Entwicklungstendenzen herausgearbeitet werden, aufgezeigt. Sie fassen die für das Gebiet wesentlichen städtebaulichen Belange zusammen und sind Grundlage für die verschiedenen Planungskonzepte.

Für die Verteilung von Dichte und Nutzungen werden drei unterschiedliche Ansätze dargestellt, die eine räumlich differenzierte Verteilung von Nutzungen wie Gewerbe, Dienstleistung, Einzelhandel etc. in Verbindung mit Bebauungsdichten vorsehen.

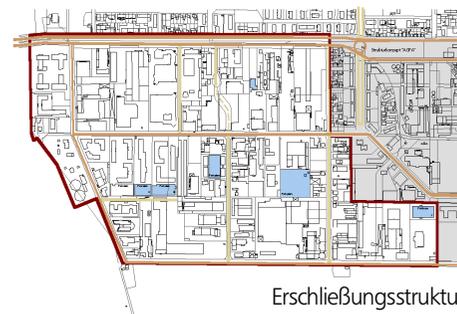
Ein Fixpunkt für die zukünftige Entwicklung und das damit verbundene Erscheinungsbild wird die Gestaltung des öffentlichen Raums darstellen, der, unabhängig von den Entwicklungstrends innerhalb der Nutzungs- und Parzellenstruktur, der Gesamtentwicklung des Gebiets einen stabilen Rahmen geben soll.

### Städtebauliche Entwicklungsansätze

- Begrenzung der Dichte auf ein infrastrukturell und städtebaulich verträgliches Maß.
- Verbesserung der Verkehrserschließung durch Anbindung der Hans-Böckler-Straße an die Carl-Ulrich-Straße / Schleussnerstraße.
- Orientierung der Anlagen für den ruhenden Verkehr im rückwärtigen Bereich der jeweiligen Grundstücke.
- Aufwertung der Haupteerschließungsstraßen durch Ausbau des öffentlichen Straßenraums zu Alleen (z.B. Dornhofstraße bereits in Teilbereichen), die zur Verbesserung der stadträumlichen Qualität und zur Adressbildung beitragen.
- Schaffung einer eindeutigen Eingangssituation im Bereich der Carl-Ulrich-Straße / Schleussnerstraße.
- Durchgrünung des Gebiets entlang der Grundstücksgrenzen.



Nutzung und Geschossigkeit

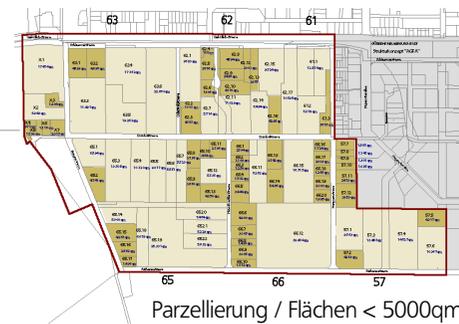


Erschließungsstruktur

## Analyse



Freiflächen- und Grünstruktur



Parzellierung / Flächen < 5000qm

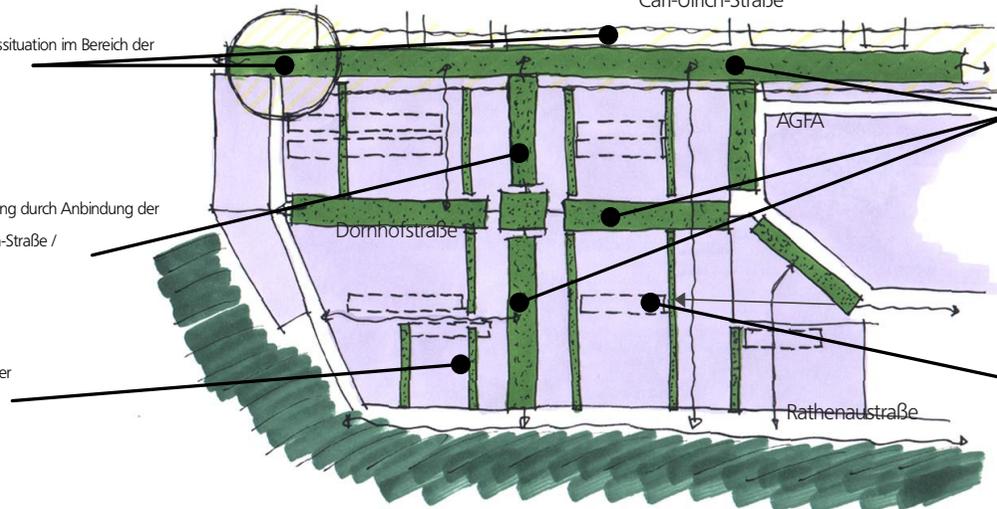
## Städtebauliche Entwicklungsansätze

Carl-Ulrich-Straße

- Schaffung einer eindeutigen Eingangssituation im Bereich der Carl-Ulrich-Straße / Schleusnerstraße

- Verbesserung der Verkehrserschließung durch Anbindung der Hans-Böckler-Straße an die Carl-Ulrich-Straße / Schleusnerstraße

- Durchgrünung des Gebiets entlang der Grundstücksgrenzen

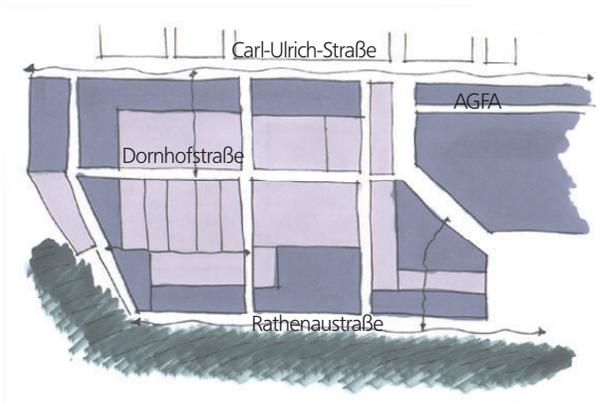


- Aufwertung der Haupteerschließungsstraßen durch Ausbau des öffentlichen Straßenraums zu Alleen, die zur Verbesserung der städtebaulichen Qualität und Adressbildung beitragen

- Orientierung der Anlagen für den ruhenden Verkehr im rückwärtigen Bereich der jeweiligen Grundstücke; Sekundäerschließung

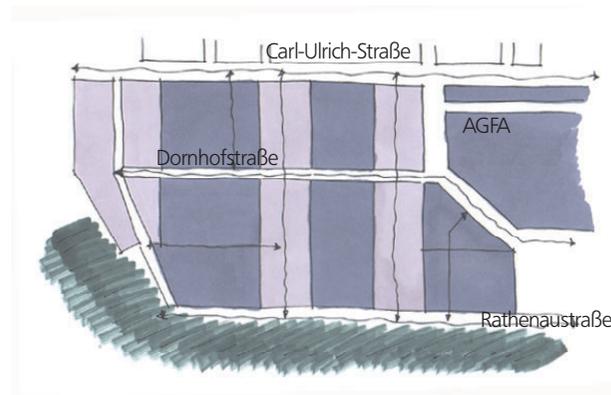
### 1. Ansatz: Der Kranz

- Äußere Erschließung als Rückgrat
- Orientierung höherer Dichte entlang der äußeren Erschließung
- Orientierung niedrigerer Dichte im Kernbereich



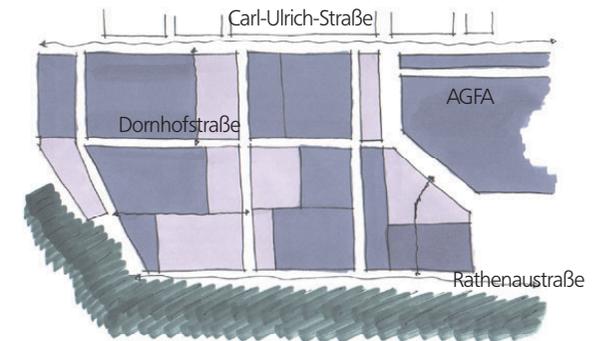
### 2. Ansatz: Die Bänder

- Innere Erschließung als Rückgrat
- Orientierung niedrigerer Dichten entlang der in Nord-Süd-Richtung verlaufenden internen Erschließungsstraßen
- Orientierung höherer Dichte in den Bereichen zwischen den Bändern
- Anpassung an die bestehende Parzellenstruktur



### 3. Ansatz: Das Patchwork

- Gleichgewichtetes Erschließungssystem
- Orientierung höherer und niedrigerer Dichten entsprechend der bestehenden Situation
- Stärkung der vorhandenen Nutzungs- und Bebauungsstruktur; Berücksichtigung / Anpassung an die bestehende Parzellenstruktur



Die drei Ansätze lassen theoretisch die Entwicklung weiterer Kombinationen, die zu vielfältigen Variationen führen, zu. Am sinnvollsten ist es jedoch, einen Entwicklungsansatz weiter zu verfolgen, der sich am Bestand orientiert. Das „Patchwork“ bietet dabei den geeignetsten Ansatz, da hier der bereits in Teilbereichen erfolgte Strukturwandel planerisch mit einbezogen wird und auch auf die längerfristige Erhaltung des „Status Quo“ gleichermaßen eingegangen werden kann. Ziel ist es, einen Entwicklungsspielraum zu erhalten, der einerseits nachteilige Entwicklungen ausschließt und sich andererseits veränderten Entwicklungstendenzen nicht verschließt.

In der städtebaulichen Leitidee, die die Grundlage für die weiteren Planungsschritte bildet, werden die städtebaulichen Entwicklungsansätze mit dem bestandsorientierten Ansatz des „Patchworks“ verbunden.

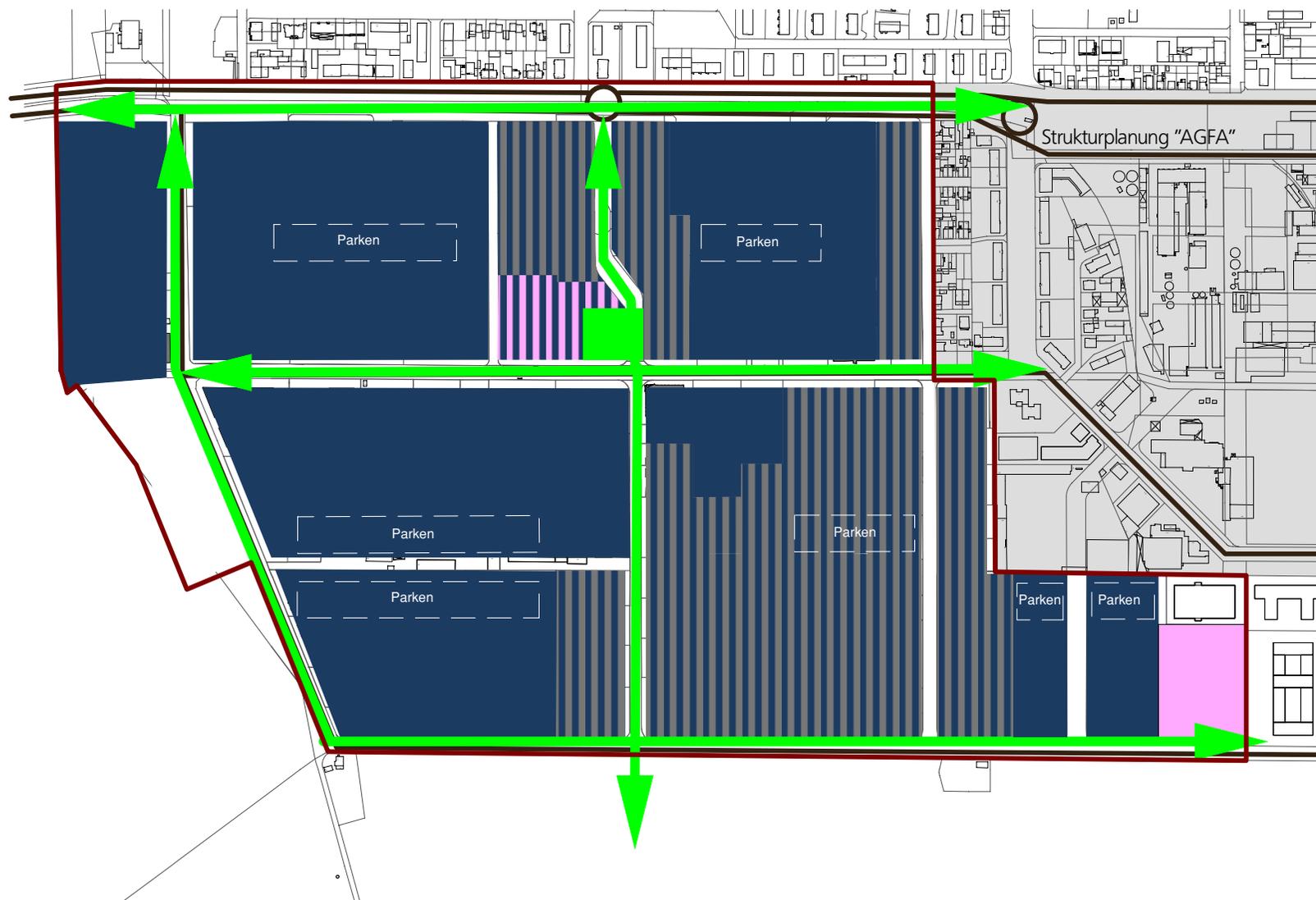
Die begrünten Haupterschließungsachsen und der zentrale Platz an der neuen Straßenverbindung zur Carl-Ulrich-Straße (Verlängerung der Hans-Böckler-Straße) bilden das Rückgrat des Plangebiets. Im westlichen Teil des Gebiets sollen verstärkt Flächen für Dienstleistung vorgesehen werden. Entlang der Nord-Süd-Erschließungsstraßen sollte, aufgrund der kleinteiligen Parzellierung, eine Mischung von Gewerbe und Dienstleistung angeboten werden.

Der in der Schleussnerstraße / Siemensstraße vorhandene Einzelhandelsbetrieb (MiniMal) sollte zur Optimierung der Versorgung des Gebiets an den zentralen Platz an der Dornhofstraße verlegt werden.

Der ruhende Verkehr soll für die Dienstleistungsflächen, wie bereits bei realisierten Projekten entlang der Dornhofstraße, im rückwärtigen Bereich der Parzellen auf Parkpaletten oder in Tiefgaragen vorgesehen werden.



Städtebauliche Idee



- Dienstleistung
- Einzelhandel
- Mischnutzung (Gewerbe, Dienstleistung)
- Mischnutzung (Einzelhandel, Dienstleistung)
- Begrünte Haupteerschließung
- Parken auf Paletten / in Tiefgaragen

0 50 100 150 200

Stand 18.10.2002



### 3.2 Rahmenkonzept

Das Rahmenkonzept sieht auf geeigneten Flächen Bürostandorte / Dienstleistung vor, die die im Gewerbegebiet Süd bereits stattfindende Tertiärisierung stadträumlich vertretbar lenkt und unterstützt. In Bereichen mit kleineren Parzellen, in der Regel entlang der Nord-Süd verlaufenden Straßen, soll zum Schutz und zur Entwicklung erhaltenswerter Nutzungen eine Mischung von Dienstleistungs- und Gewerbenutzungen möglich sein.

Die Bebauungsdichte soll so begrenzt werden, dass auch bei der weiteren Entwicklung die örtlichen Verkehre auf dem vorhandenen Straßensystem des Gebiets leistungsfähig abgewickelt werden können.

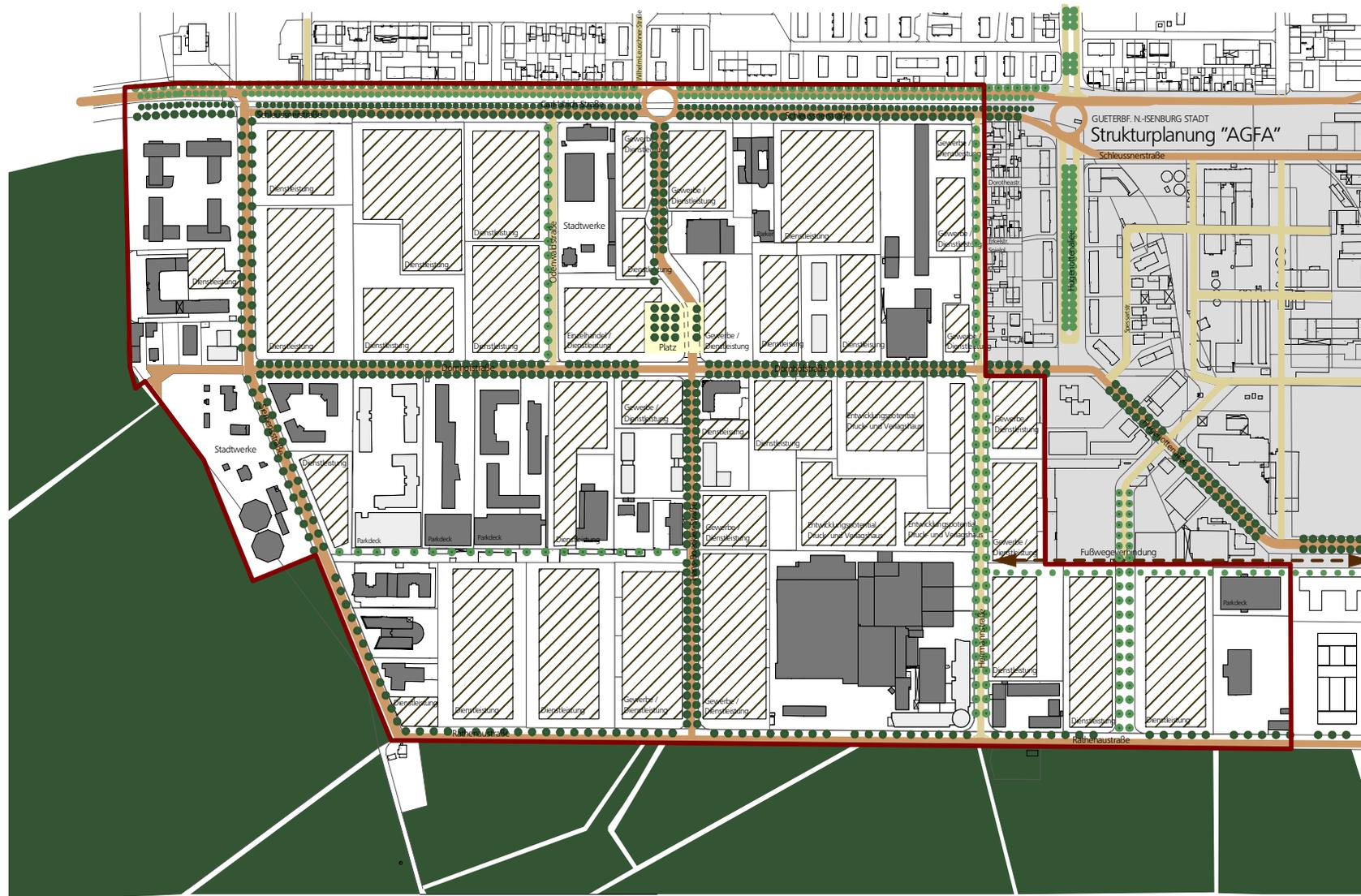
In Bereichen mit heterogener Nutzungs- und Parzellenstruktur (z.B. Dornhofstraße / Hermannstraße) sieht das Rahmenkonzept entweder eine Konzentration der erhaltenswerten, zukunftsorientierten Nutzungen vor oder empfiehlt eine Neuordnung der Parzellenstruktur.

Ausgehend von der Bestandsanalyse kann nicht von einer kurzfristigen Realisierung des Gesamtkonzepts ausgegangen werden. Das Rahmenkonzept ist daher mit einem hohen Maß an Flexibilität und Anpassungsfähigkeit angelegt, muss aber gleichzeitig den individuellen Ansprüchen neuer Nutzer einen stabilen Entwicklungsrahmen liefern. Es sieht deshalb als zentrale Strategie, neben der Nutzungs- und Dichteempfehlung, die Stärkung der öffentlichen Räume (Straßen, Aufenthalts- und Repräsentationsbereiche, Grünflächen) vor.



Städtebauliche  
Voruntersuchung  
Gewerbegebiet-Süd

Rahmenkonzept



- Entwicklungsflächen
- Baugenehmigung / Bauvoranfrage
- Bestand, langfristig
- Baumallee / Grünverbinding

0 50 100 150 200

Stand 18.10.2002



### 3.3 Nutzungsstruktur

Um den Tertiärisierungsprozess zu steuern und eine nachhaltige Umstrukturierung des Standortes zu fördern, konnten auf Grundlage der Bestandsanalyse wesentliche Festlegungen für die Verteilung von Dichten und Nutzungen, im Sinne der städtebaulichen Ansätzen, formuliert werden.

Entsprechend der jeweiligen bestehenden Nutzungs- und Parzellenstruktur und der angestrebten städtebaulichen Ziele wird für einzelne Teilbereiche der zukünftigen Bebauungspläne folgende mögliche Verteilung von Nutzungen empfohlen:

#### Teilbereich 63

Dieser Bereich umfasst den gesamten Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 63. Aufgrund der großzügigen Parzellierung und der Lage der Parzellen zu den Haupterschließungsstraßen Carl-Ulrich-Straße, Schleussnerstraße und Dornhofstraße, eignet sich dieser Bereich insbesondere für Dienstleistung. Zu beachten ist, dass der für die gleichmäßige Versorgung des Stadtgebiets wichtige Einzelhandelsbetrieb (MiniMal) entweder in die neue Bebauungsstruktur zu integrieren oder an anderer Stelle im Gebiet vorzusehen ist. Eine Verlagerung des Einzelhandelsbetriebs in den Bereich Dornhofstraße würde eine Verbesserung des Verkehrsablaufs am Knotenpunkt Carl-Ulrich-Straße / Schleussnerstraße / Siemensstraße durch Entzerrung der Verkehrsbeziehungen ermöglichen.

#### Teilbereich 62.A

Dieser Teilbereich umfasst den gesamten Bereich entlang der Verlängerung der Hans-Böckler-Straße bis hin zur Odenwaldstraße. Aufgrund der kleinteiligen Parzellierung wird in diesem Teilbereich eine Mischung aus Gewerbe und geringen Anteilen von Dienstleistung vorgesehen. Im Rahmen der städtebaulichen Entwicklungsansätze wurde die Kreuzung Hans-Böckler-Straße / Dornhofstraße als Standort für Einzelhandel vorgeschlagen. Aufgrund der zentralen Lage, an der wichtigsten inneren Erschließungsstraße, wäre dies der optimale Versorgungsstandort für das gesamte Gewerbegebiet. Damit ergäbe sich auch eine bessere Erreichbarkeit für die angrenzenden Wohngebiete.

#### Teilbereich 62.B

Dieser Teilbereich ist aufgrund der bestehenden Parzellenstruktur und der Lage dieser Parzellen zu den Haupterschließungsstraßen Carl-Ulrich-Straße, Schleussnerstraße und Dornhofstraße vorrangig für Dienstleistung, im Süden auch für gewerbliche Nutzungen geeignet.

#### Teilbereich 61.A

Der Teilbereich A des Bebauungsplans Nr. 61 ist wegen seiner unmittelbaren Nähe zu dem örtlich anschließenden Wohngebiet ein sensibler Übergangsbereich. Für ihn wird daher eine wohnverträgliche Dienstleistungs- und Gewerbebestruktur in einer kleinteiligen Bebauung, deren Emissionen die Werte eines Mischgebietes nicht überschreiten, empfohlen.

#### Teilbereich 65.A

Dieser Teilbereich umfasst eine Reihe neuer, repräsentativer Bürobauten. Aufgrund der bestehenden Parzellenstruktur und der ansprechenden Architektur wird für diesen Bereich die weitere Ergänzung der bestehenden Struktur vorgesehen.

#### Teilbereich 65.B

Aufgrund der kleinteiligeren Parzellenstruktur, der vorhandenen und der in Planung befindlichen Nutzungsstruktur wird hier ebenfalls Dienstleistung vorgeschlagen, die durch Gewerbe, das mit Büronutzung verträglich ist, ergänzt werden kann.

#### Teilbereich 65.C

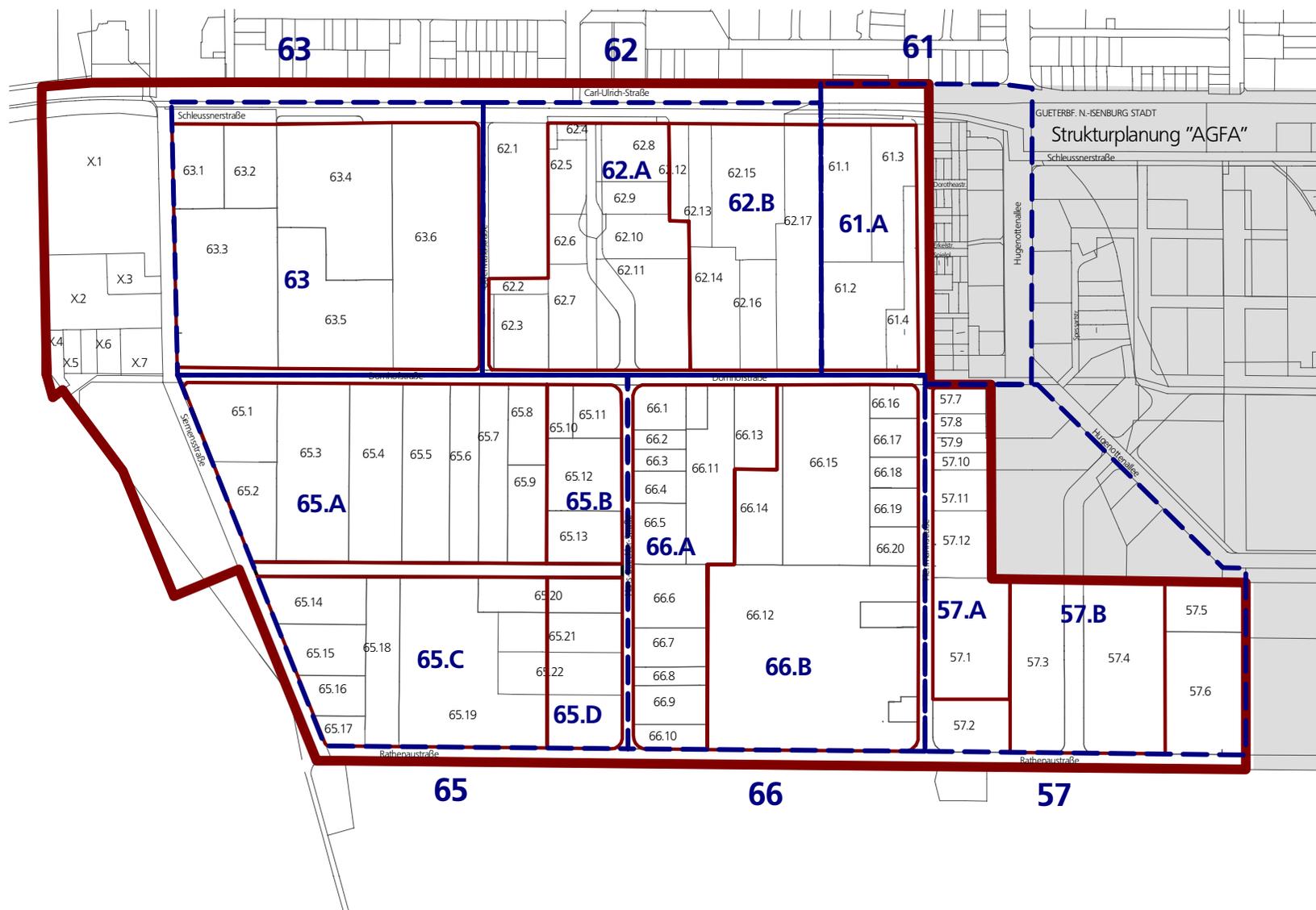
In der südlichen Siemensstraße besteht eine Reihe von Bürobauten. Längerfristig ist an der Rathenaustraße eine Umstrukturierung vorstellbar. Aufgrund der großzügigen Parzellierung, der direkten Lage am Wald und der Nähe zum Teilbereich 65.A wird dieser Bereich für höherwertige Dienstleistungsnutzungen vorgeschlagen. Voraussetzung für diese Entwicklung ist allerdings der Bau einer neuen Verbindungsstraße von der Siemensstraße zur Hans-Böckler-Straße, über die zur Entlastung der Dornhof- und der Rathenaustraße die Erschließung der Parkpaletten und der Tiefgaragen erfolgen soll.

#### Teilbereich 65.D

Die kleinteiligere Parzellierung (Grundstücke < 5.000 qm) dieses Bereiches ist für eine Mischung aus Gewerbe und zugeordneten kleineren Dienstleistungseinheiten geeignet.



Teilbereichseinteilung



- Grenze Bebauungsplan
- Abgrenzung Teilbereiche

**Teilbereich 66.A**

Die Parzellen östlich der Hans-Böckler-Straße sowie einige Parzellen südlich der Dornhofstraße sind aufgrund der heterogenen Parzellenstruktur gut geeignet für eine Mischung aus Gewerbe und Dienstleistungen.

**Teilbereich 66.B**

Dieser Teilbereich umfasst im Wesentlichen das Gelände des Druck- und Verlagshauses. Er wird daher für Expansions- und Funktionsergänzung des Druckereigewerbes vorgesehen.

**Teilbereich 57. A**

Die Baustruktur östlich der Hermannstraße weist aufgrund der kleinteiligen Parzellierung ein sehr großes Beharrungsvermögen auf. Umstrukturierungen werden daher eher längerfristig stattfinden. Gewerbliche Nutzungen und kleinere Dienstleistungsunternehmen sind hier die geeignetsten Nutzungsarten.

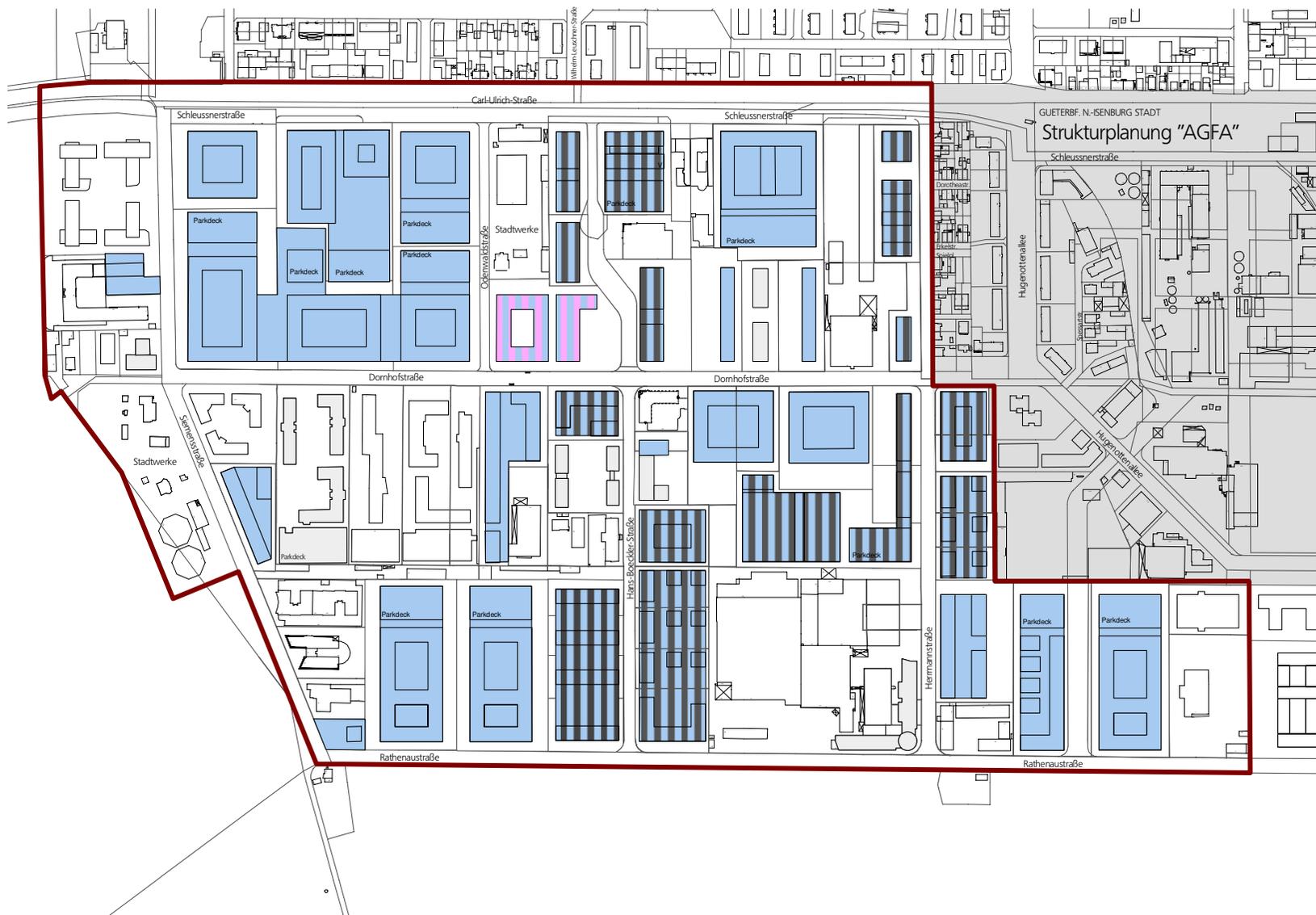
**Teilbereich 57.B**

Aufgrund der großzügigen Parzellierung, der Nähe zum Wald und zum AGFA-Entwicklungsbereich sowie der bereits realisierten Bürobebauung, wird in diesem Bereich ebenfalls Dienstleistungsnutzung vorgeschlagen.



Städtebauliche  
Voruntersuchung  
Gewerbegebiet-Süd

**Nutzungsstruktur mit  
empfohlener  
Nutzungsverteilung**



-  Büro / Dienstleistung
-  Mischnutzung  
(Gewerbe, Dienstleistung)
-  Mischnutzung  
(Dienstleistung, Einzelhandel)



### 3.4 Verkehrserschließung

Die Haupteerschließung des Gebietes erfolgt über die tangierende Carl-Ulrich-Straße, die Schleussnerstraße und den Straßenzug Siemensstraße und Rathenaustraße. Die Stadt Neu-Isenburg plant die Neuordnung der Querschnitte dieser Straßenzüge.

Für das Plangebiet werden folgende Netzergänzungen der internen Erschließung vorgeschlagen, die in Verbindung mit dem Verkehrskonzept des Strukturkonzeptes AGFA eine leistungsfähige Binnenerschließung ergeben:

- Verlängerung des vorhandenen Stichts von der Carl-Ulrich-Straße / Schleussnerstraße zur Dornhofstraße (Planstraße 6). Durch den vorgesehenen Kreisverkehr entsteht eine optimale Verknüpfung mit dem Netz der Sammelstraßen, die zu einer Entlastung des Knotenpunkts Siemens-/ Dornhofstraße führen wird. Mögliche Durchgangsverkehre, die den Weg über die Planstraße 6 und die Hans-Böckler-Straße zur Rathenaustraße als Alternativroute wählen, können durch die Gestaltung des Querschnitts und durch die Platzgestaltung am Knotenpunkt Dornhofstraße erschwert werden.
- Verbindung der Siemensstraße mit der Hans-Böckler-Straße nördlich der Bundesdruckerei (Planstraße 7). Diese Verbindung ist erforderlich zur optimalen Erschließung der rückwärtig gelegenen Parkieranlagen.
- Verbindung zwischen Hugenottenallee und Rathenaustraße. Sie ist die Verlängerung der Planstraße 5 aus der Strukturplanung AGFA.
- Fußwegeverbindung zwischen der Hugenottenallee

und der Hermannstraße südlich des Betriebshofes der Stadt.

Für das Rahmenkonzept wurden die möglichen zusätzlichen Verkehre aus dem Zuwachs von 3.200 Beschäftigten berechnet. Der max. Mehrverkehr beträgt danach ca. 5.600 KFZ- Fahrten / 24 h im Plangebiet. Diese wurden mit dem selben Modal Split Ansatz berechnet, der in der AGFA-Studie verwendet wurde. Dies bedeutet für die Beschäftigten einen MIV-Anteil von 88%, für die Besucher von 95% und für den Lieferverkehr von 100%. Für diesen Fall wären die oben genannten Netzergänzungen erforderlich. In den Knotenpunktbereichen werden Verbesserungen der Leistungsfähigkeit durch zusätzliche Abbiegespuren und den Ausbau mit Lichtsignalanlagen (z.B. Kreuzung Siemens- / Dornhofstraße) erforderlich sein.

#### Verkehrsbelastung - Prognose 2015 / 2020

Zur Darstellung der verkehrlichen Auswirkungen, die sich aus der weiteren Entwicklung des Gewerbegebiet-Süd ergeben, wurde von Dorsch Consult aufbauend auf Planfall 1F ein neuer Prognosefall 1G berechnet.

Der Planfall 1G wurde dann um das zu erwartende Verkehrsaufkommen aus dem Arbeitsplatzzuwachs der Entwicklungsprognose ergänzt. Mit dieser Annahme wird der Verkehrsprognose ein theoretischer Gesamtzuwachs von ca. 12.000 Beschäftigten für den Planungshorizont 2015 zugrunde gelegt. Ein Vergleich mit der Arbeitsplatzentwicklung der vergangenen 15 Jahre in Neu-Isenburg zeigt, dass diese Prognose wahrscheinlich nicht vollständig realisiert werden wird, so dass ausreichende planerische Spielräume durch Bestimmung der Dichten in der

zukünftigen Entwicklung des Gehespitz-Geländes erhalten bleiben. In diese Betrachtung ist die Entlastung des IV bei einer zeitnahen Realisierung der RTW mit einer zusätzlichen Haltestelle in der Carl-Ulrich-Straße einzubeziehen. Der modifizierte Prognosefall 1G stellt somit eine realistischere Darstellung des Verkehrsaufkommens für das Jahr 2015 als Grundlage für die Ausbaudimensionierung des Erschließungssystems dar.

Die Belastung des neuen Verkehrsaufkommens wurde dann auf das Erschließungsnetz des Planfall 1G verteilt. Er beinhaltet wie Planfall 1F den Ausbau des Straßenzuges Rathenaustraße / Siemensstraße und ein 1-spuriges Einbahnsystem in der Carl-Ulrich-Straße bzw. Schleussnerstraße, sowie das in dem Strukturkonzept „AGFA“ enthaltene Erschließungssystem.

Zusätzlich wurden beim Planungsfall 1G folgende Netzergänzungen vorgenommen:

- Verbindungsstraße zwischen der Schleussnerstraße und der Hans-Böckler-Straße in Höhe der Wilhelm-Leuschner-Straße und damit Schaffung einer neuen Nord-Süd-Verbindung von der Carl-Ulrich-Straße / Schleussnerstraße in das Gewerbegebiet-Süd,
- Vollanschluss der neuen Verbindungsstraße an das Einbahnsystem Carl-Ulrich-Straße / Schleussnerstraße,
- Ost-West-Verbindung von der Hans-Böckler-Straße zur Siemensstraße als zusätzliche Gebietserschließung,
- Nord-Süd-Verbindung von der Hugenottenallee / Ost-West-Erschließung AGFA-Gelände zur Rathenaustraße,



Städtebauliche  
Voruntersuchung  
Gewerbegebiet-Süd

Verkehrsbelastungen -  
Prognose 2015 / 2020



Mit Berücksichtigung von:  
=> Strukturplanung AGFA  
=> Erweiterung Gehespitz-Gelände  
=> Entwicklung Gewerbegebiet-Süd

Quelle: Dorsch Consult ; Büro Wiesbaden  
Querschnittsbelastungen Prognose 2015 / 2020 (Matrix 5)  
Planungsfall 1G mit Erweiterung Gehespitz-Gelände, AGFA-Gelände und Gewerbegebiet-Süd

- Aufnahme der Goethestraße in das Netzmodell zur getreueren Abbildung der Verkehre nördlich der Carl-Ulrich-Straße.

Der Vergleich der Prognosefälle zeigt die Mehrbelastungen im Hauptstraßennetz auf folgenden Abschnitten:

- L 3117 westlich Siemensstraße 900 KFZ/24 Std.
- Friedhofstraße zwischen Frankfurter und Martin-Behaim-Straße 600 - 1.400 KFZ/24 Std.
- Frankfurter Straße südl. Rathenaustraße 1.500 KFZ/24 Std.

Verkehrsverlagerungen entstehen durch die neuen Netzergänzungen, insbesondere durch den Anschluss der neuen Verbindungsstraße zwischen Schleussner- und Dornhofstraße an das Einbahnstraßensystem Carl-Ulrich-Straße/Schleussnerstraße. Mit ihr wird die Erschließungsqualität des Gewerbegebietes und seine Anbindung an die nordwestlich gelegenen Wohngebiete deutlich verbessert.

Unter der Voraussetzung, wie in dem vorliegenden Planfall 1 G zugrunde gelegt, dass die Hans-Böckler-Straße leistungsfähig an die ausgebaute Rathenaustraße angebunden wird, fließen rd. 5.900 KFZ/24 Std. über die Hans-Böckler-Straße und anschließend rd. 3.700 – 4.600 KFZ/24 Std. zusätzlich über die Rathenaustraße von und zur Frankfurter Straße, wobei auch die neue Nord-Süd-Verbindung zwischen Hugenottenallee und Rathenaustraße Zielverkehre aufnimmt. Beide Straßen entlasten die südliche Hermannstraße um rd. 1.400 KFZ/24 Std. Falls die Hans-Böckler-Straße nicht voll an die Rathena-

straße angebunden wird, beispielsweise nur mit Rechtsseinbiegen bzw. Rechtsabbiegen in die bzw. aus der Rathenaustraße, wird dies den Straßenzug Dornhofstraße / Hugenottenallee belasten und die Hans-Böckler-Straße entlasten.

Der zusätzliche Vollanschluss der neuen Verbindungsstraße (Planstraße 6) an das Einbahnsystem Carl-Ulrich-Straße / Schleussnerstraße in Höhe der Wilhelm-Leuschner-Straße verbessert auch die Anbindung des nordwestlichen Stadtgebietes an das Gewerbegebiet-Süd. Dies führt zu kleinräumigen Verlagerungen der quartierbezogenen Verkehre. Die Wilhelm-Leuschner-Straße wird dadurch nach Süden zunehmend stärker belastet. Die Verkehrsbelastung für den Planfall 1 G beträgt in den Abschnitten:

- zwischen Friedensallee und Bahnhofstraße 1.800 KFZ/24 Std.
- zwischen Bahnhofstraße und Friedrichstraße 2.900 KFZ/24 Std.
- zwischen Friedrich- und Carl-Ulrich-Straße 4.900 KFZ/24 Std.

Entlastet werden die:

- westliche Bahnhofstraße um 300 KFZ/24 Std.
- Kurt-Schumacher-Straße um 1.000 KFZ/24 Std.

Die Belastungen auf der Wilhelm-Leuschner-Straße behalten keine gebietsfremden Verkehre, sondern nur Verkehre die aus dem nordwestlichen Stadtgebiet in das

Gewerbegebiet-Süd fahren und die durch das Gewerbegebiet-Süd

- a) über die Schleussnerstraße Richtung Friedhofstraße fahren oder
- b) über die Hans-Böckler-Straße und Rathenaustraße bzw. Dornhofstraße und Hugenottenallee in Richtung Dreieich bzw. Autobahn A 661 fahren.

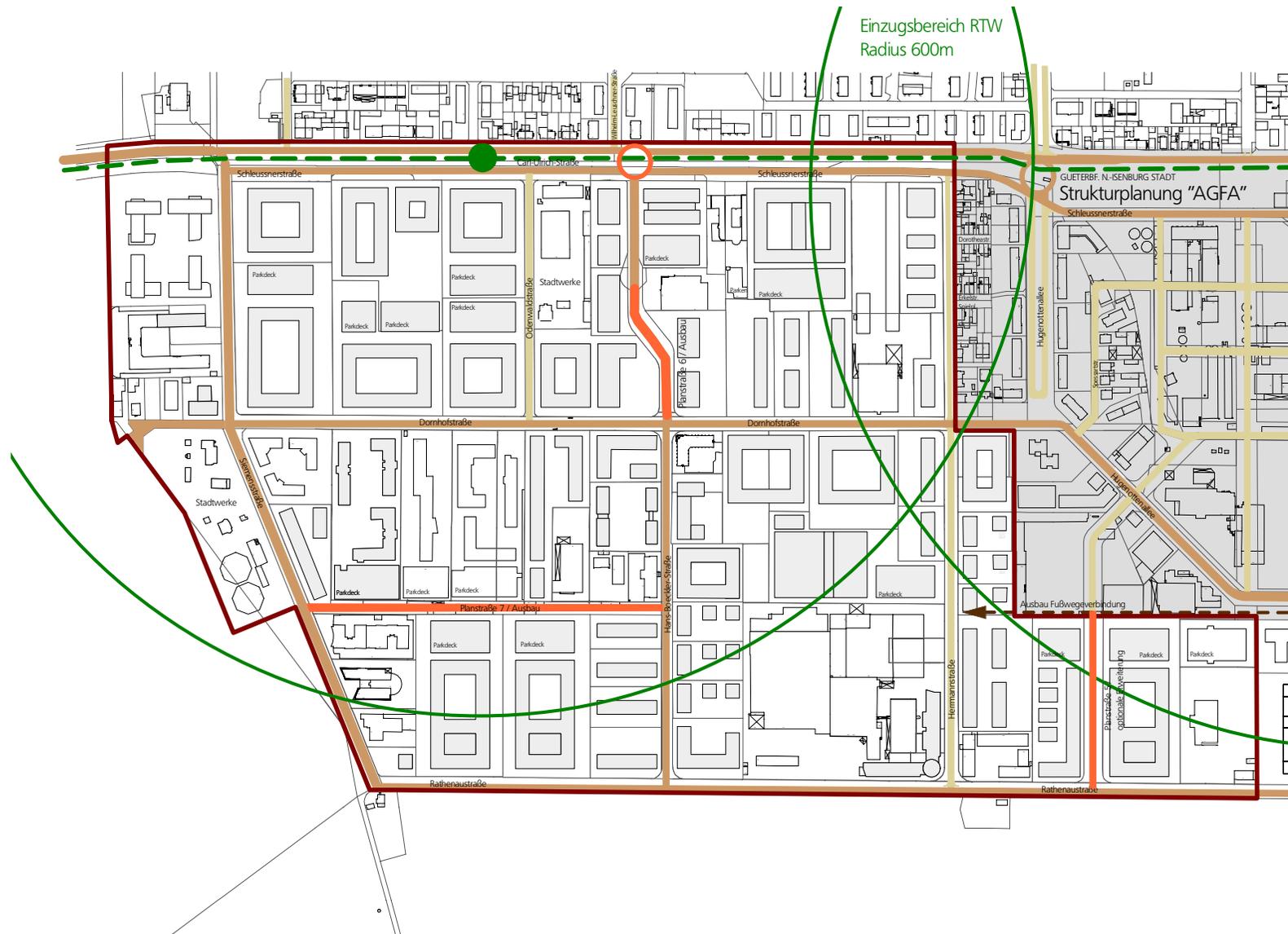
Zu den Differenzbelastungen ist zu bemerken, dass die Belastungen der Planfälle 1 F und 1 G für das Gebiet nördlich der Carl-Ulrich-Straße nicht direkt vergleichbar sind, da im Fall 1 G sowohl eine Netz- als auch eine Zellverfeinerung vorgenommen wurde, aus der sich eine differenzierte Zuordnung der Gebietsverkehre ergibt. In den übrigen Bereichen ist die Vergleichbarkeit gegeben. Die Differenzbelastungen verdeutlichen, dass trotz des höheren Verkehrsaufkommens die Belastungen im Innenstadtbereich annähernd gleich bleiben, teilweise sogar leicht abnehmen. Der zentrale Knotenpunkt Frankfurter Straße / Friedhofstraße/ Carl-Ulrich-Straße/ Schleussnerstraße weist die gleiche Belastung auf wie im Planfall 1 F. Dies resultiert sowohl aus der verbesserten Anbindung des Gewerbegebiet-Süd durch den neuen Verknüpfungspunkt Wilhelm-Leuschner-Straße / Carl-Ulrich-Straße / Schleussnerstraße als auch durch Verlagerung von Teilverkehren auf das Außennetz.

Diese verstärkte Umverteilung des Verkehrs auf das Außennetz bedingt allerdings den leistungsfähigen Ausbau folgender Straßen:



Städtebauliche  
Voruntersuchung  
Gewerbegebiet-Süd

Erschließungsstruktur



Einzugsbereich RTW  
Radius 600m

-  Haupterschließung
-  Nebenschließung
-  Ausbau Erschließung
-  Planung  
Regionaltangente West
-  Ausbau Fußweg

- 4-streifiger Ausbau der L 3117-West mit Abbiegestreifen zwischen der Kurt-Schumacher-Straße und der B 44 zur leistungsfähigen Ableitung der Verkehre aus dem Gehespitzgelände und aus dem Gewerbegebiet-Süd nach Westen,
- Ausbau der Siemensstraße / Rathenaustraße zur Aufnahme der Gewerbegebietsverkehre und der West-Ost- bzw. West-Süd-Verkehre zur Entlastung des Einbahnsystems Carl-Ulrich-Straße / Schleussnerstraße,
- 4-streifiger Ausbau der Frankfurter Straße zwischen der Hugenottenallee und der Nordspange in Spremlingen sowie Bau der Nordspange zur leistungsfähigen Ableitung der nach Süden und Südosten gerichteten Verkehre einschließlich der direkten Verknüpfung mit der Autobahn A 661.

Mit diesen Ausbaumaßnahmen kann die aus der Strukturentwicklung resultierende Verkehrszunahme in der Kernstadt Neu-Isenburg bewältigt werden.

### **Öffentlicher Verkehr**

Die geplante RTW wird die Stadt Neu-Isenburg wesentlich besser mit dem Flughafen, großen Teilen des Main-Taunus-Kreises, Oberursel und Bad Homburg verbinden. Auch aus Richtung Wiesbaden wird sich die Reisezeit nach Neu-Isenburg deutlich verkürzen. Es ist davon auszugehen, dass sich der ÖV-Anteil bei den Einpendlern mit der RTW deutlich steigern lässt. Der Stadt wird deshalb empfohlen, auf eine schnelle Realisierung der RTW hinzuwirken. Eine gute Erschließung durch den schienengebundenen ÖV ist eine Standortqualität die bei Neuan-siedlungen im Ballungsraum heute schon eine gewichtige Rolle spielt und zukünftig von wachsender Bedeutung sein wird.

Für das Gewerbegebiet-Süd ist von besonderer Wichtigkeit, dass zwischen der Siemens- und der Odenwaldstraße eine Haltestelle der RTW mit eingeplant wird.



### 3.5 Grün- und Freiraumstruktur

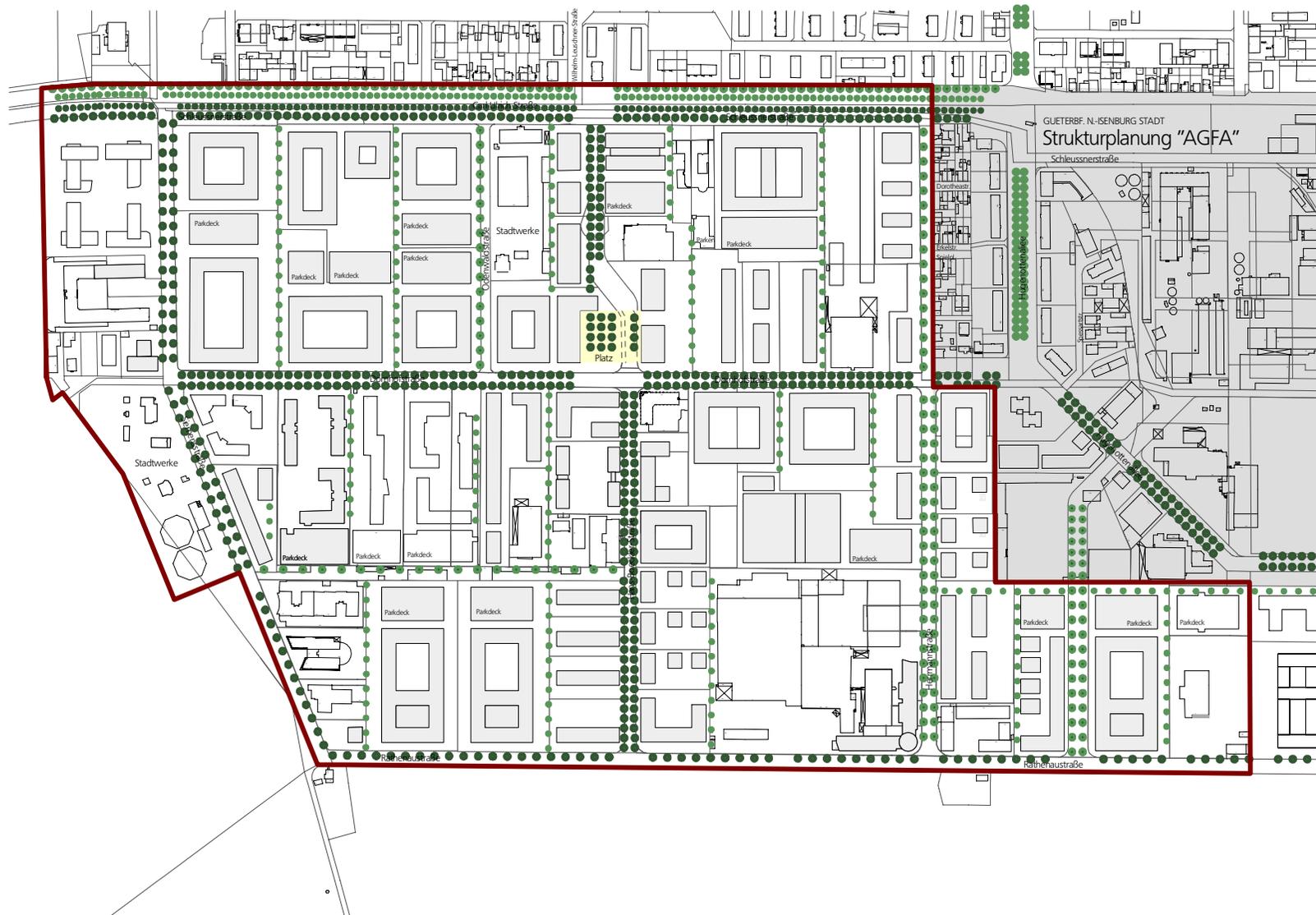
Wesentliches Gestaltungselement der Grün- und Freiraumstrukturen sind die im Gebiet vorhandenen Baumalleen, die weiter auszubauen und zu ergänzen sind. Diese durch Planungsrecht zu sichernde Begrünungsmaßnahme prägt zusätzlich zu den städtebaulichen Strukturen die Attraktivität des Gebiets. Allelen kombiniert mit repräsentativen Vorgärten und Eingangsbereichen der Grundstücke sowie entsprechende Begrünungsmaßnahmen entlang der Grundstücksgrenzen tragen damit zu einer qualitätsvollen Adressbildung bei. In Verbindung mit dem südlich angrenzenden Wald sind sie auch ein Beitrag zur Verbesserung des ökologischen Kleinklimas.

Dem zentralen Platz kommt als neuen Orientierungspunkt des Gebiets eine besondere Bedeutung im Gefüge des öffentlichen Raums zu. In ihm treffen und verteilen sich die unterschiedlichen Verkehrsströme (KFZ-Verkehr, Radfahrer, Fußgänger, etc.). Nach Möglichkeit sollten neben dem vorgeschlagenen Einzelhandel noch kleinere Gastronomie- und Ladennutzungen in den Erdgeschoss der angrenzenden Gebäude zur Belebung des Platzes beitragen. Aufgrund der besonderen Bedeutung und der vielfältigen Aufgaben des Platzes ist dessen qualitätsvolle Gestaltung besonders wichtig. Er ist das gestalterische Gegenstück zu dem „Pocketpark“ im Strukturkonzept AGFA.



Städtebauliche  
Voruntersuchung  
Gewerbegebiet-Süd

Grün- und  
Freiraumstruktur



### 3.6 Gestaltungsvorschlag

Der Gestaltungsvorschlag zeigt eine mögliche Ausformulierung des in Kap. 3.2 erläuterten Rahmenkonzepts. Er stellt eine langfristige, bildhafte Vision zur Umstrukturierung des Gewerbegebiet-Süd dar und belegt die Plausibilität der Dichten in Bezug auf praktikable Baustrukturen sowie eine sinnvolle Ausnutzung der unterschiedlichen Grundstückszuschnitte.

Die im Gestaltungsvorschlag dargestellten Baustrukturen greifen einfache, bewährte Gebäudetypologien aus Block, Zeile, Punkt und Kamm auf (vgl. Kap. 2.11), die im Rahmen der architektonischen Umsetzung auf vielfache Weise variiert werden können.

Der Gestaltungsvorschlag sieht entlang der Haupterschließungsstraßen (Carl-Ulrich-Straße / Schleussnerstraße, Dornhofstraße, Siemensstraße und Rathenaustraße) weitgehend kompakte Blockstrukturen vor. Die Gebäudehöhen variieren zwischen IV-VIII Geschossen im Bereich der Carl-Ulrich-Straße / Schleussnerstraße und zwischen I-V Geschossen im übrigen Gebiet.

Entlang der in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Erschließungsstraßen (Hans-Böckler-Straße, Planstraße 6, Odenwaldstraße und Hermannstraße) werden entsprechend der kleinteiligeren Parzellierung offenere Baustrukturen in niedrigerer Dichte vorgeschlagen.

Für die Baugrundstücke wird eine in Nord-Süd-Richtung verlaufende Durchgrünung des Gebiets vorgeschlagen. Sie ist aus der im Gebiet vorherrschenden Parzellenstruktur abgeleitet. Mit ihr werden die Anforderungen an

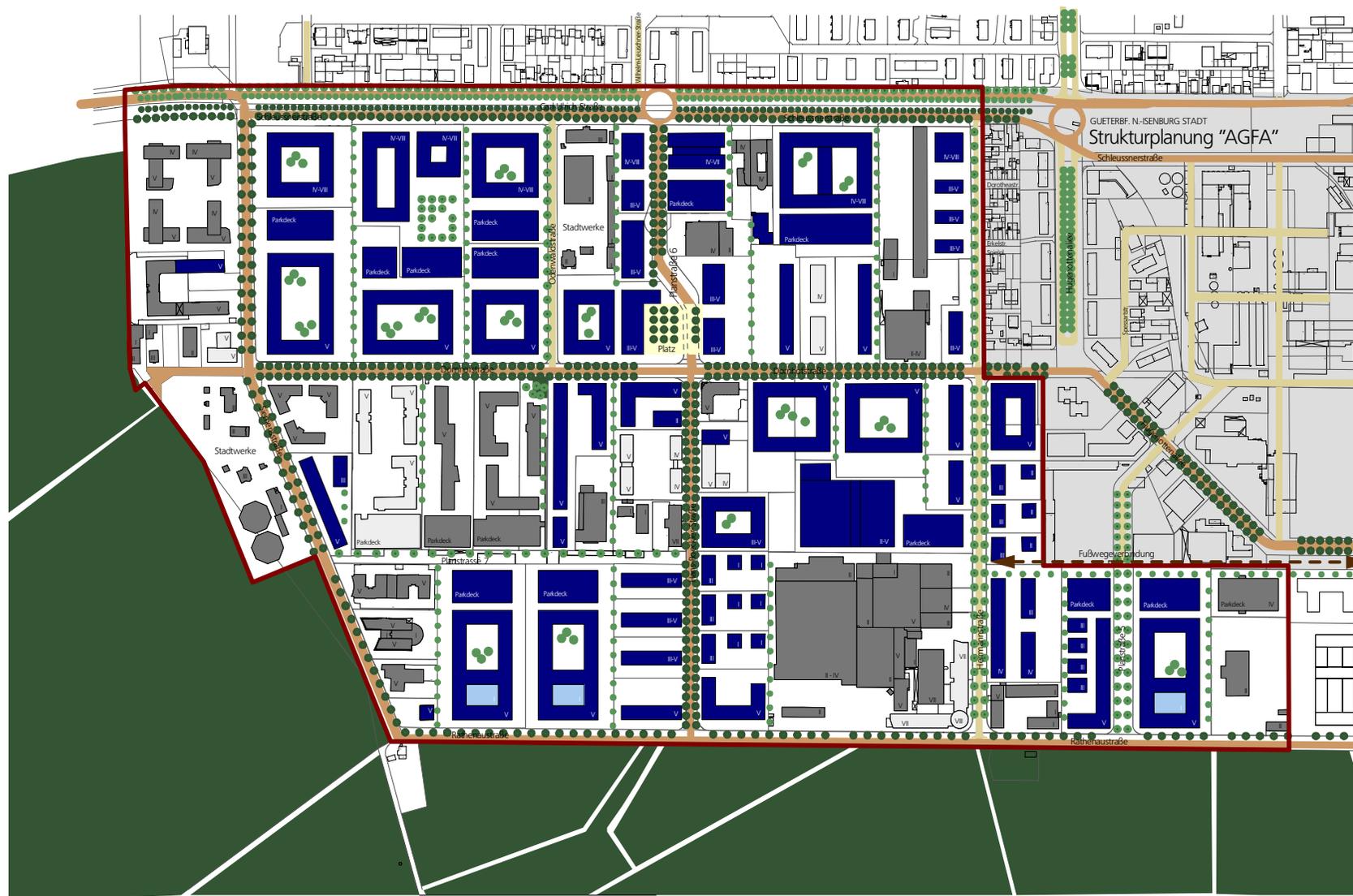
Belichtung und Belüftung der unterschiedlichen Nutzungen in einem gehobenen Gewerbegebiet erfüllt.

Der Gestaltungsvorschlag zeigt eine mögliche Ausformulierung der Begrünung.



Städtebauliche  
Voruntersuchung  
Gewerbegebiet-Süd

Gestaltungsvorschlag



-  Neuplanung
-  Bauantrag / Bauvoranfrage
-  Bestand

### 3.7 Städtebauliche Kennziffern

Die städtebaulichen Kennziffern wurden aus der Bestandsanalyse, den Entwicklungsbereichen (Kap. 2.12) und dem Gestaltungsvorschlag (Kap. 3.6) ermittelt. Ausgangslage für die Bestimmung der Obergrenze der Kennwerte sind die Aufstellungsbeschlüsse zu den Bebauungsplänen Nr. 57, 61-63 und 65-66, in denen die maximale Gesamtdichte mit einer Geschossflächenzahl (GFZ) von 1,0 festgelegt wurde. Aus den Grundstücksflächen und den zugeordneten Dichtewerten wurde die maximale Bruttogeschossfläche (BGF) ermittelt. Die Anzahl der Beschäftigten ermittelt sich für die Bereiche der Bebauungspläne Nr. 63 und Nr. 65 über den Ansatz von 35 qm BGF je Beschäftigten für Büro, da hier von einer überwiegenden Büroflächenentwicklung ausgegangen wird. In den anderen Bebauungsplangebieten wird von einem höheren Gewerbeflächenanteil mit einem Berechnungsansatz von 40 qm je Beschäftigten ausgegangen. Bei einer Zunahme der Gewerbeansiedlung würde sich die Beschäftigtenzahl weiter reduzieren.

Die Grenzbetrachtung hinsichtlich der Leistungsfähigkeit der Erschließungsstraßen und Knotenpunkte sind mit der maximalen Beschäftigtenzahl durchgeführt worden.

Die folgende Tabelle zeigt zunächst die Bruttogeschossfläche für die Flächen, die planerisch nicht zur Verfügung stehen (Bestand). Die BGF der Planung (zur Entwicklung stehende Flächen mit einer GFZ von 1,0) liegt bei ca. 322.400 qm, dies entspricht einer Anzahl von ca. 8.580 Beschäftigten. Die Gesamtanzahl aus Bestand und Planung liegt somit bei ca. 14.910 Beschäftigten.



Bebauungsplan Nr.	BGF		Beschäftigte		BGF		Beschäftigte	
	Restbestand	Restbestand	Planung	Planung	GESAMT	GESAMT	GESAMT	GESAMT
X	41.746	1.166	1.934	55	43.680	1.222		
63	0	0	79.152	2.261	79.152	2.261		
62	20.458	504	59.452	1.486	79.910	1.990		
61	7.990	50	9.533	238	17.523	288		
65	90.753	2.710	63.882	1.826	154.635	4.536		
66	63.204	1.070	61.990	1.550	125.194	2.620		
57	39.125	833	46.434	1.161	85.559	1.994		
	<b>263.276</b>	<b>6.333</b>	<b>322.377</b>	<b>8.577</b>	<b>585.653</b>	<b>14.911</b>		

**Anmerkung:**

Zur Ermittlung des Zuwachses von Beschäftigten im Untersuchungsgebiet wurde wie folgt vorgegangen: Es wurden die städtebaulichen Kennziffern für die Bestandsflächen sowie für die Flächen ermittelt, für die aktuelle Planungen vorliegen. Alle anderen Flächen wurden als voll verfügbar bei der Planung berücksichtigt, d.h. bestehende Nutzungen wurden nicht mit eingerechnet. Die Summenbetrachtung zeigt daher die Addition der Flächen, die nicht antastbar und die frei verfügbar waren. Somit wurde in der vorstehenden Tabelle keine Saldobetrachtung durchgeführt, sondern die komplette Neuplanung berücksichtigt.

Desweiteren wurden unterschiedliche Berechnungsschlüssel, gegliedert nach Nutzungen, angewendet:

35 qm BGF je Beschäftigten für Büro / Dienstleistung und 40 qm BGF je Beschäftigten für Gewerbe



## 4. Ausblick

### Bauplanungsrechtliche Empfehlungen

Die Umsetzung der formulierten Entwicklungsansätze erfordert die Bauleitplanung als steuerndes Rechtsinstrument. Folgende Empfehlungen, die aus dem Rahmenkonzept abgeleitet sind, sollten bei der Formulierung der bauplanungsrechtlichen Festsetzungen der einzelnen Bebauungspläne berücksichtigt werden:

- Ausweisung einer max. GFZ von 1,0 in allen Bebauungsplänen, mit Ausnahme des Bebauungsplans Nr. 57, dort ist von einer GFZ von max. 1,1 auszugehen.
- Gewährleistung eines repräsentativen Eingangsbereichs entlang der Carl-Ulrich-Straße / Schleussnerstraße durch die Zulässigkeit einer max. VIII geschossigen Bebauung. Neben einer positiven städtebaulichen Wirkung wird so auch eine optische Durchlässigkeit zu den hinteren Grundstücksteilen erreicht ohne das städtebauliche Ziel einer klaren Gebäudeflucht in Frage zu stellen. Für die übrigen Bereiche der Bebauungspläne werden I-V Geschosse und die Ausweisung von Baugrenzen vorgeschlagen.
- Die Anrechnung von Staffelgeschossen auf die GFZ ist durch eine entsprechende Festsetzung generell in die Bebauungspläne aufzunehmen.
- Zur Verminderung des Parkdrucks im öffentlichen Straßenraum ist es notwendig ca. 20% mehr Stellplätze für Büro- und Dienstleistungsgebäude zu fordern, als nach Stellplatzsatzung notwendig wären. Hierfür ist eine ergänzende Festsetzung in den Bebauungsplänen erforderlich.
- Die Zulässigkeit von großflächigen Einzelhandelsbetrieben des täglichen Bedarf ist ausschließlich im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 62 festzusetzen, um den vorgesehenen Standortwechsel für den bestehenden Markt an der Siemensstraße Ecke Schleussnerstraße zu ermöglichen.
- Näher zu untersuchen ist, ob Einzelhandelsbetriebe des aperiodischen Bedarfs für einzelne Branchen (z.B. der KFZ-Branche) ausnahmsweise in Teilgebieten zugelassen werden können. Das wird nur dann möglich sein, wenn die geordneten Einzelhandelsstrukturen in der Innenstadt hiervon nicht negativ beeinflusst werden. Großflächiger Einzelhandel ist in den weiteren Bebauungsplangebieten durch eine entsprechende Festsetzung auszuschließen.
- Zur Sicherung des zentralen Platzes sollte dieser als Verkehrsfläche mit besonderer Zweckbestimmung „Platz“, in der Qualität eines Fußgängerbereiches, festgesetzt werden.
- Um die stadtbildprägende Grünstruktur innerhalb des Gebiets zu gewährleisten, werden Bindungen für Baumpflanzungen im Straßenraum und textliche Festsetzungen für die Bepflanzung entlang der Grundstücksgrenzen vorgeschlagen.

## 5. Schlussbetrachtung

Die Erkundung der Rahmenbedingungen des Umstrukturierungsprozesses im Gewerbegebiet-Süd zeigt, dass er, bezogen auf die verschiedenen Teilbereiche, uneinheitlich verläuft. Wesentlicher Grund hierfür ist, dass die Entwicklung in einem Gewerbegebiet vom Konjunkturverlauf und den Eigentümerentscheidungen im wirtschaftlichen Prozess abhängig ist. Es ist deshalb in die Planungsüberlegungen einzubeziehen, dass die Möglichkeit einer dispersen Entwicklung besteht.

Um den Tertiärisierungsprozess zu steuern, die städtebauliche Ordnung sicherzustellen und eine nachhaltige Umstrukturierung des Standortes zur Sicherung und dem verträglichen Zuwachs von Arbeitsplätzen zu fördern, ist daher besonderes Augenmerk auf einen stabilen, vom Umstrukturierungsprozess unabhängigen städtebaulichen Rahmen zu legen. Die Aufgabe eines stabilen Rahmens im Gewerbegebiet-Süd übernehmen zum einen die Straßenverkehrsflächen und zum anderen die qualitätvollen Grün- und Freiraumstrukturen. Ihnen kommt der stadtbildprägende Charakter und die imagebildende Funktion zu.

Das erarbeitete Rahmenkonzept simuliert ein mögliches und plausibles Ergebnis des Umstrukturierungsprozesses. Die daraus resultierende verkehrliche Mehrbelastung kann mit den von der Stadt Neu-Isenburg geplanten und den im Rahmenplan vorgeschlagenen Maßnahmen bewältigt werden. Eine höhere Dichte und stärkere Tertiärisierung als sie der Voruntersuchung zugrunde liegen, kann nicht empfohlen werden, da die dadurch induzierten zusätzlichen Verkehre zu Unverträglichkeiten führen würden.



# Anhang



## BERECHNUNG DER GFZ UND DER BESCHÄFTIGTEN

\* = tatsächlich Beschäftigte

= Darstellung der möglichen Entwicklungsflächen

Datengrundlage: Gewerbegebiet-Süd Bestandserhebung 1996 mit Nacherhebung 2002, Fachbereich Stadtplanung Neu-Isenburg Stand: 05.02.2002  
Fortschreibung durch Albert Speer & Partner GmbH, Stand: 18.10.2002

Städt.	Num.	nach	STATUS	AREAL	BGF	Beschäftigte	BGF	Beschäftigte	BGF	Beschäftigte
Num.	nach	B-Plänen		GESAMT	RESTBESTAND	BES=BGF/35	PLANUNG	aus GFZ 1,0 Bes=BGF/35	GESAMT RESTBESTAND+PLANUNG	GESAMT RESTBESTAND+PLANUNG
<b>A</b>	<b>X</b>									
1	X1		Bestand/ Baugen.	17.484 qm	27.275 qm	779 BES				
2,1	X2		Bestand	6.943 qm	10.415 qm	298 BES				
2,2	X3		Planung	1.934 qm			1.934 qm	55 BES		
3,1	X4		Bestand	978 qm	489 qm	2 BES *				
3,2	X5		Bestand	1.500 qm	750 qm	7 BES *				
4,1	X6		Bestand	1.118 qm	0 qm	0 BES				
4,2	X7		Baugenehmigung	2.012 qm	2.817 qm	80 BES				
			Planung gesamt	1.934 qm						
			Bestand gesamt	30.035 qm						
<b>Summe X ges</b>				<b>31.969 qm</b>	<b>41.746 qm</b>	<b>1.166 BES</b>	<b>1.934 qm</b>	<b>55 BES</b>	<b>43.680 qm</b>	<b>1.222 BES</b>
<b>B</b>	<b>63</b>									
1	63.1		Planung	4.599 qm			4.599 qm	131 BES		
4	63.2		Planung	4.698 qm			4.698 qm	134 BES		
5,1	63.3		Planung	19.296 qm			19.296 qm	551 BES		
3	63.4		Planung	16.442 qm			16.442 qm	470 BES		
5,2	63.5		Planung	11.437 qm			11.437 qm	327 BES		
2	63.6		Planung	22.680 qm			22.680 qm	648 BES		
			Planung gesamt	79.152 m						
			Bestand gesamt	0 qm						
<b>Summe 63 ges</b>				<b>79.152 qm</b>	<b>0 qm</b>	<b>0 BES</b>	<b>79.152 qm</b>	<b>2.261 BES</b>	<b>79.152 qm</b>	<b>2.261 BES</b>

Städt. Num.	Num. nach B-Plänen	STATUS	AREAL GESAMT
-------------	--------------------	--------	--------------

BGF RESTBESTAND	Beschäftigte BES=BGF/35
-----------------	-------------------------

BGF PLANUNG	Beschäftigte aus GFZ 1,0 Bes=BGF/35
-------------	-------------------------------------

BGF GESAMT RESTBESTAND+PLANUNG	Beschäftigte GESAMT RESTBESTAND+PLANUNG
--------------------------------	---

D	65		
1	65.1	Bestand/ Baugen.	6.594 qm
8,1	65.2	Planung	4.741 qm
7	65.3	Bauantrag	13.805 qm
2	65.4	Bestand	10.120 qm
3,1	65.5	Baugenehmigung	9.017 qm
3,2	65.6	Bestand/ Baugen.	5.551 qm
3,3	65.7	Planung	5.523 qm
4,2	65.8	Planung	3.738 qm
4,1	65.9	Bestand	3.680 qm
6,1	65.10	Planung	1.484 qm
6,3	65.11	Planung	2.736 qm
6,2	65.12	Baugenehmigung	5.838 qm
5,1	65.13	Bestand	4.250 qm
Planung gesamt			18.222 m
Bestand gesamt			58.855 qm

11.012 qm	315 BES
18.223 qm	394 BES
10.120 qm	289 BES
13.526 qm	386 BES
8.327 qm	238 BES
1.840 qm	40 BES *
5.838 qm	167 BES
4.349 qm	380 BES *

4.741 qm	135 BES
5.523 qm	158 BES
3.738 qm	107 BES
1.484 qm	42 BES
2.736 qm	78 BES

Summe 65 ges 77.077 qm

73.234 qm 2.209 BES

18.222 qm 521 BES

91.456 qm 2.730 BES

E	65		
E 1	65.14	Bestand	5.000 qm
E2	65.15	Bestand	4.288 qm
E3	65.16	Bestand	2.562 qm
E4,6	65.17	Planung	1.436 qm
E4,5	65.18	Planung	6.089 qm
E4,4	65.19	Planung	22.186 qm
E4,3	65.20	Planung	5.089 qm
E4,2	65.21	Planung	5.229 qm
E4,1	65.22	Planung	5.632 qm
Planung gesamt			45.661 qm
Bestand gesamt			11.850 qm

7.500 qm	214 BES
6.432 qm	184 BES
3.587 qm	102 BES

1.436 qm	41 BES
6.089 qm	174 BES
22.185 qm	634 BES
5.089 qm	145 BES
5.229 qm	149 BES
5.632 qm	161 BES

Summe 65 ges 57.511 qm

17.519 qm 501 BES

45.660 qm 1.305 BES

63.179 qm 1.805 BES

Städt. Num.	Num. nach B-Plänen	STATUS	AREAL GESAMT	BGF RESTBESTAND	Beschäftigte BES=BGF/35	BGF PLANUNG	Beschäftigte aus GFZ 1,0 Bes=BGF/40	BGF GESAMT RESTBESTAND+PLANUNG	Beschäftigte GESAMT RESTBESTAND+PLANUNG
<b>C</b>	<b>62</b>								
1	62.1	Bestand	9.784 qm	4.960 qm	96 BES *				
9,2	62.2	Planung	1.000 qm			1.000 qm	25 BES		
9,1	62.3	Planung	4.766 qm			4.766 qm	119 BES		
8,1	62.4	Planung	716 qm			716 qm	18 BES		
8,2	62.5	Planung	2.892 qm			2.892 qm	72 BES		
8,3	62.6	Planung	1.900 qm			1.900 qm	48 BES		
9,3	62.7	Planung	5.296 qm			5.296 qm	132 BES		
7,1	62.8	Planung	4.219 qm			4.219 qm	105 BES		
7,2	62.9	Planung	2.501 qm			2.501 qm	63 BES		
6,5	62.10	Bestand	4.071 qm	4.071 qm	81 BES				
6,4	62.11	Planung	8.949 qm			8.949 qm	224 BES		
2	62.12	Bestand	2.000 qm	2.880 qm	82 BES				
3	62.13	Bestand	2.974 qm	4.283 qm	122 BES				
6,3	62.14	Planung	6.494 qm			6.494 qm	162 BES		
5	62.15	Planung	9.824 qm			9.824 qm	246 BES		
6,2	62.16	Bestand+Bauvoranfr.	4.264 qm	4.264 qm	122 BES				
6,1	62.17	Planung	10.895 qm			10.895 qm	272 BES		
		Planung gesamt	59.452 qm						
		Bestand gesamt	23.093 qm						
<b>Summe 62 ges</b>			<b>82.545 qm</b>	<b>20.458 qm</b>	<b>504 BES</b>	<b>59.452 qm</b>	<b>1.486 BES</b>	<b>79.910 qm</b>	<b>1.990 BES</b>
<b>C</b>	<b>61</b>								
4,2_1	61.1-1	Planung	5.785 qm			5.785 qm	145 BES		
4,2_2	61.1-2	Bestand	7.700 qm	3.850 qm	25 BES *				
4,1	61.2	Bestand	8.279 qm	4.140 qm	25 BES *				
4,3	61.3	Planung	3.748 qm			3.748 qm	94 BES		
		Planung gesamt	9.533 m						
		Bestand gesamt	15.979 qm						
<b>Summe 61 ges</b>			<b>25.512 qm</b>	<b>7.990 qm</b>	<b>50 BES</b>	<b>9.533 qm</b>	<b>238 BES</b>	<b>17.523 qm</b>	<b>288 BES</b>

Städt.	Num.		
Num.	nach	STATUS	AREAL
	B-Plänen		GESAMT

BGF	Beschäftigte
RESTBESTAND	BES=BGF/35

BGF	Beschäftigte
PLANUNG	aus GFZ 1,0 Bes=BGF/40

BGF	Beschäftigte
GESAMT	GESAMT
RESTBESTAND+PLANUNG	RESTBESTAND+PLANUNG

F	66		
1	66.1	Bestand	2.504 qm
2,1	66.2	Planung	1.100 qm
2,2	66.3	Bauvoranfrage	1.250 qm
2,3	66.4	Bauvoranfrage	1.802 qm
2,4	66.5	Planung	3.444 qm
8,1	66.6	Planung	4.900 qm
8,2	66.7	Planung	3.005 qm
8,3	66.8	Planung	1.428 qm
8,4	66.9	Planung	3.005 qm
8,5	66.10	Planung	1.882 qm
3	66.11	Planung	8.262 qm
7,1	66.12	Bestand FR/ Baugen.	39.484 qm
4,1	66.13	Planung	3.842 qm
4,2	66.14	Planung	5.435 qm
5	66.15	Planung	16.715 qm
6,1	66.16	Planung	1.724 qm
6,2	66.17	Planung	2.003 qm
6,3	66.18	Planung	1.247 qm
6,4	66.19	Planung	2.003 qm
6,5	66.20	Planung	1.995 qm
7,2	66.12	Bestand FR/ Baugen.	1.560 qm
7,3	66.12	Bestand FR/ Baugen.	731 qm
		Planung gesamt	60.890 qm
		Bestand gesamt	48.431 qm

3.756 qm	107 BES
1.250 qm	36 BES
1.802 qm	51 BES
53.303 qm	827 BES *
2.106 qm	33 BES *
987 qm	15 BES *

1.100 qm	28 BES
3.444 qm	86 BES
4.900 qm	123 BES
3.005 qm	75 BES
1.428 qm	36 BES
3.005 qm	75 BES
1.882 qm	47 BES
8.262 qm	207 BES
3.842 qm	96 BES
5.435 qm	136 BES
16.715 qm	418 BES
1.724 qm	43 BES
2.003 qm	50 BES
1.247 qm	31 BES
2.003 qm	50 BES
1.995 qm	50 BES

Summe 66 ges	109.321 qm
--------------	------------

63.204 qm	1.070 BES
-----------	-----------

61.990 qm	1.550 BES
-----------	-----------

125.194 qm	2.620 BES
------------	-----------

Städt.	Num.		AREAL	BGF	Beschäftigte	BGF	Beschäftigte	BGF	Beschäftigte
Num.	nach	STATUS	GESAMT	RESTBESTAND	BES=BGF/35	PLANUNG	aus GFZ 1,0 Bes=BGF/40	GESAMT	GESAMT
	B-Plänen							RESTBESTAND+PLANUNG	RESTBESTAND+PLANUNG

I	57								
I 1.5	57.1	Planung	9.940 qm			9.940 qm	249 BES		
I 2	57.2	Bestand	4.291 qm	30.609 qm	765 BES				
I 4.1	57.3	Planung	8.974 qm			8.974 qm	224 BES		
I 4.2	57.4	Planung	15.810 qm			15.810 qm	395 BES		
I 1.1	57.7	Planung	1.638 qm			1.638 qm	41 BES		
I 1.1	57.8	Planung	1.102 qm			1.102 qm	28 BES		
I 1.1	57.9	Planung	1.146 qm			1.146 qm	29 BES		
I 1.1	57.10	Planung	1.052 qm			1.052 qm	26 BES		
I 1.4	57.11	Planung	2.432 qm			2.432 qm	61 BES		
I 1.4	57.12	Planung	4.340 qm			4.340 qm	109 BES		
		Planung gesamt	46.434 qm						
		Bestand gesamt	4.291 qm						
<b>Summe 57 ges</b>			<b>50.725 qm</b>	<b>30.609 qm</b>	<b>765 BES</b>	<b>46.434 qm</b>	<b>1.161 BES</b>	<b>77.043 qm</b>	<b>1.926 BES</b>
J	57								
J 1	57.5	Bestand	4.317 qm	2.504 qm	63 BES *				
J 3	57.6	Bestand	10.365 qm	6.012 qm	5 BES *				
		Planung gesamt	0 qm						
		Bestand gesamt	14.682 qm						
<b>Summe 57 ges</b>			<b>14.682 qm</b>	<b>8.516 qm</b>	<b>68 BES</b>	<b>0 qm</b>	<b>0 BES</b>	<b>8.516 qm</b>	<b>68 BES</b>
			<b>528.494 qm</b>	<b>263.276 qm</b>	<b>6.333 BES</b>	<b>322.377 qm</b>	<b>8.577 BES</b>	<b>585.653 qm</b>	<b>14.911 BES</b>

## Quellenverzeichnis

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen:  
EAR 91, Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs, Köln 1991

Institut für Kulturgeographie, Stadt- und Regionalforschung der Johann Wolfgang Goethe-Universität Frankfurt am Main: Regionalatlas Rhein-Main, Natur - Gesellschaft - Wirtschaft, Frankfurt am Main, 2000

Luftverkehrsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981, zuletzt geändert am 19. Oktober 1994

Regierungspräsidium Darmstadt als Geschäftsstelle der Regionalversammlung Südhessen: Regionalplan Südhessen 2000, Darmstadt, November 2000

Planungsverband Frankfurt:  
Flächennutzungsplan, Auszug vom 31.03.2001

Stadt Neu-Isenburg: Stellplatzsatzung, März 1999

Stadtbauplan Architektur und Stadtplanung: Rahmenplan - Leitkonzepte Gewerbegebiet Süd Stadt Neu-Isenburg, Teil 1 Analyse, Teil 2 Konzept, Teil 3 Betriebsbefragung, Februar 1999

Umlandverband Frankfurt:  
Generalverkehrsplan 2000, Frankfurt am Main, Mai 2000

Dorsch Consult, Wiesbaden:  
Verkehrsuntersuchung im Raum Neu-Isenburg / Dreieich, Oktober 2001, darauf aufbauend:  
Planungsfall 1F, Juli 2002  
Planungsfall 1G, September 2002

AS&P - Albert Speer & Partner GmbH:  
Stadt Neu-Isenburg, Strukturplanung Gewerbegebiet-Süd, Mai 2001

**19 DRS: 19/1755 - Weiterentwicklung der Wirtschaftsförderung zugunsten des prosperierenden Wirtschaftsstandortes Neu-Isenburg  
Hier: Gewerbegebiet der Zukunft - Kooperationsprojekt mit der FRAUAS**

**Antrag:**

1. Die Stadtverordnetenversammlung wird gebeten, das als Anlage 1 beigefügte Positionspapier zum Gewerbegebiet Süd in Neu-Isenburg zu beschließen.
2. Die städtebauliche Voruntersuchung über das Gewerbegebiet Süd aus 2002 wird überarbeitet und zu gegebener Zeit möglichst in Form eines Rahmenplans den aktuellen Gegebenheiten und Erfordernissen angepasst.

**einstimmig angenommen**