

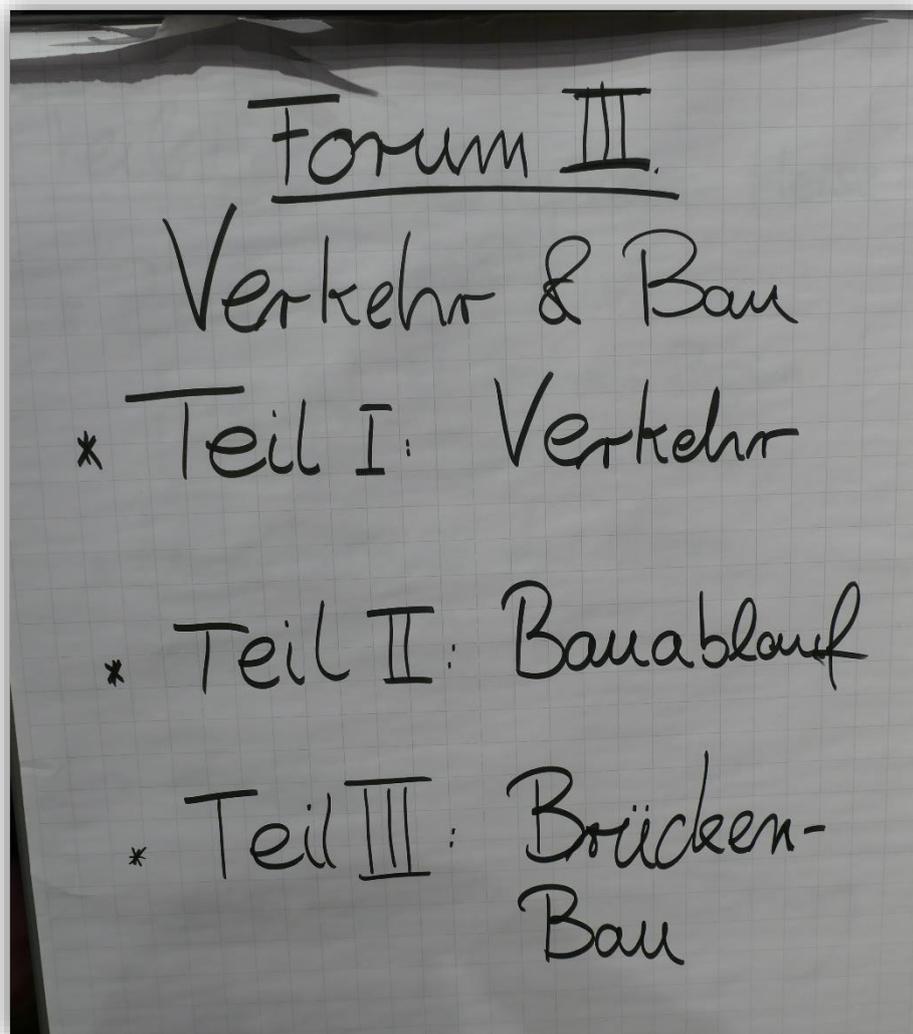
Naturnaher Umbau des Hausener Wehrs

Dokumentation des Forums 3:

„Verkehr und Bauablauf“

am 02. Mai 2018

18:00 bis 20:00 Uhr in der Zehntscheune, Frankfurt am Main - Praunheim



Dokumentation: 8.05.2018

Verfasser: team ewen GbR (Darmstadt)

Begrüßung

Herr Horelt (team ewen GbR) begrüßte die rund 30 Teilnehmenden in der Zehntscheune in Praunheim zur letzten Forumsveranstaltung – Forum 3 „Verkehr und Bauablauf“ – im Rahmen des Beteiligungsverfahrens zum Hausener Wehr. Nach Abschluss der Forumsveranstaltungen würden die verantwortlichen Planer die erhaltenen Rückfragen und Hinweise zur Planung weiterbearbeiten. Auf der Abschlussveranstaltung am 24. September 2018 werde die SEF Rückmeldung erteilen, welche Hinweise und Vorschläge aus dem Beteiligungsverfahren aufgegriffen wurden und welche nicht weiterverfolgt werden konnten.

Teil 1: Verkehrsführung

Herr Klein vom Ingenieurbüro KREBS + KIEFER stellte die mit den Umbaumaßnahmen verbundenen Veränderungen der Wegeverbindungen im Planungsgebiet vor. Durch die Anbindung der Altarme an die Nidda und die Verbindungen zwischen den Altarmen sind veränderte Wege- und neue Brückenverbindungen erforderlich. Planungsgrundlage zur Feststellung des Nutzungsverhaltens ist eine Verkehrszählung, die im August vergangenen Jahres außerhalb der Ferienzeit an Wochenenden und unter der Woche zu unterschiedlichen Tageszeiten durchgeführt wurde. Aufgrund der Ergebnisse der Verkehrszählung sind an folgenden Stellen Brücken vorgesehen:

- „Nordbrücke“ über den mit der Nidda verbundenen Altarm 9.
- „Südbrücke“: Sie führt über den Einlauf des Altarms 7 in das Mutterbett der Nidda.

Für beide Brücken ist eine Breite von 3,5 m zwischen den Geländern vorgesehen.

- Die „Mittelbrücke“ soll über die miteinander verbundenen Altarme 8 und 9 führen und 2 m breit sein.

Die Verkehrszählung habe gezeigt, dass die Verbindung zwischen den Altarmen 7 und 8 nur von wenigen Verkehrsteilnehmern genutzt wird. Deshalb sehe man aus Kostengründen von einer Brückenverbindung zwischen diesen beiden Altarmen ab (siehe Abbildung). Aus denselben Gründen werde auch der Steg, der über das noch bestehende Hausener Wehr führt, nach Abriss des Wehrs nicht durch eine neue Brücke ersetzt. Für die Überquerung der Nidda steht nach den Umbaumaßnahmen entweder flussaufwärts der Willi-Petri-Steg oder flussabwärts die nahegelegene Brücke am „Hausener Weg“ zur Verfügung. Für einige Wenige würden sich deshalb einzelne Wege verlängern, was allerdings angesichts der Vielzahl an Überquerungsmöglichkeiten im Planungsgebiet für zumutbar erachtet werde.



Abb: Neue Brückenverbindungen über die angeschlossenen Altarme

Rückmeldungen und Hinweise zu Teil I

Ein Anliegen der anwesenden Bürgerinnen und Bürger war es, dass der schnellstmögliche Zugang zur ÖPNV-Haltestelle „Stephan-Heise-Straße“ der U-Bahnlinie U6 erhalten bleibt. Wäre da nicht eine Brücke zwischen den Altarmen 7 und 8 doch notwendig? Diese sei außerdem für ältere Fußgänger wichtig und müsse nicht breit sein.

- Nach Aussage des Ingenieurbüros sehe man durchaus, dass sich für einzelne Fußgänger die Wegeverbindungen verlängern. Allerdings müssten die Kosten einer Brücke immer durch den zu erwartenden Nutzen gerechtfertigt werden können. Die Verkehrszählung ergab, dass dieser Bereich wenig von Verkehrsteilnehmern genutzt werde. Deshalb habe man davon abgesehen, in diesem Bereich eine Brücke zu planen.

Einige Hinweise betrafen die Verkehrssicherheit auf den Wegen im Planungsgebiet.

Ein Wunsch der Bürgerinnen und Bürger ist die Verbesserung der Wegdecken, insbesondere der Wege, die um die Altarme herumführen.

- Die verantwortlichen Planer bei der SEF teilten mit, dass der von Radfahrern stark genutzte Weg am westlichen (rechten) Niddaufer, nach den Umbaumaßnahmen wieder asphaltiert werde. Der Weg am östlichen (linken) Niddaufer werde eine feste, allerdings nicht asphaltierte Decke bekommen. Für die Unterhaltung der Wege, die um die Altarme herumführen, ist das Grünflächenamt zuständig. Das Amt habe erklärt, die Sanierung dieser Wege bald in Angriff nehmen zu wollen.

Der schlecht beleuchteten Autobahn-Unterführung, welche vor allem bei Nacht nicht gerne von den Anwohnerinnen genutzt wird, sollte im Zuge der Umbaumaßnahme Rechnung getragen werden. Anwohner und Anwohnerinnen wünschen sich eine sichere Nutzung des Weges an dieser Stelle durch die Installation einer Beleuchtung unter der Brücke.

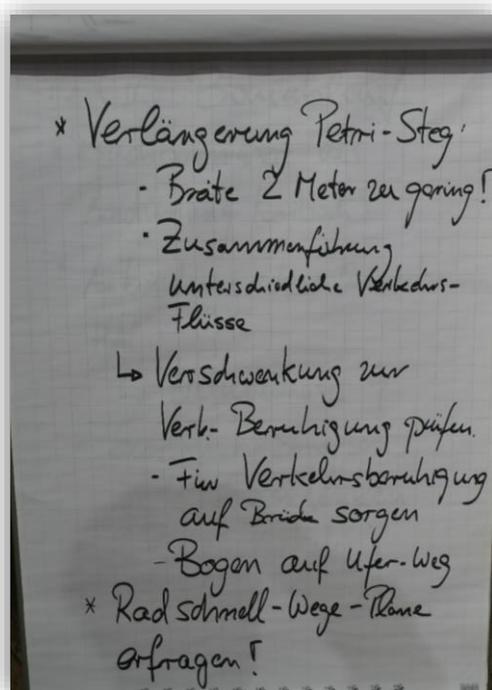
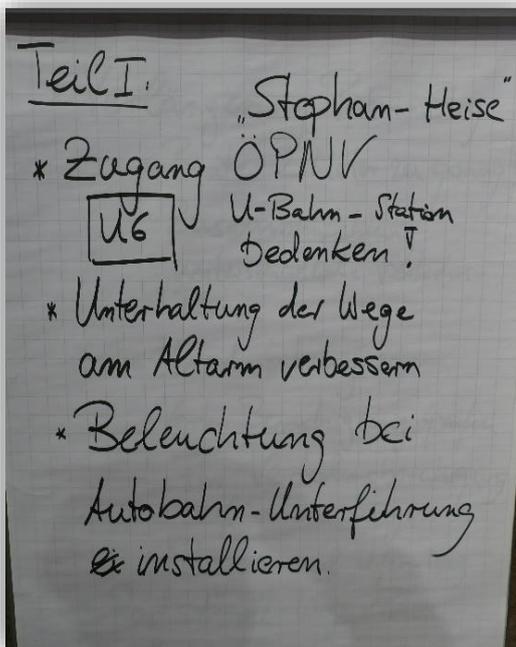
- Die Installation einer Beleuchtung der Niddauferwege unter Autobahn- und anderen Brücken ist ein generelles Problem, das sich im Zuge des Wehrprojektes nicht lösen lässt. Die Stadtentwässerung wird das Problem mit den zuständigen Stellen der Stadt Frankfurt, unter anderem dem Radfahrbüro und der Naturschutzbehörde, besprechen und versuchen, eine Lösung zu finden.

Zur geplanten Brücke zwischen Altarm 8 und Altarm 9: (Verlängerung des Willi-Petri-Stegs): Die Breite ist mit zwei Metern zu gering angesetzt, außerdem kommt es besonders an dieser Stelle zu einer Zusammenführung verschiedener Verkehrsflüsse, sodass eine Gefahr für Fußgänger und Radfahrer gesehen wird. Hier müsste die Brückengestaltung (bspw. „Verschwenkung“) für eine Verkehrsberuhigung sorgen.

- Es wird der Vorschlag einer „Verschwenkung“ des Weges zur Verkehrsberuhigung aufgenommen. Denkbar wäre die Uferwegsführung ebenfalls mit einem Bogen zu versehen, so dass hier auch eine Verkehrsberuhigung eintritt.

Schließlich wollten Teilnehmer wissen, ob das Nidda-Ufer als sogenannter „Radschnellweg“ in den Planungen der Stadt Frankfurt steht.

- Die SEF wird diese Frage weiterreichen und in der Abschlussveranstaltung entsprechende Informationen übermitteln. Allerdings ist die Anordnung eines Radschnellweges aufgrund der Nutzung durch Radfahrer und Fußgänger im Bereich des Nidda-Ufers schwierig zu realisieren, da auf einem Radschnellweg das Befahren bei hohen Reisegeschwindigkeiten ermöglicht werden soll. Dies würde eine Nutzung durch Fußgänger ausschließen.



Teil 2: Bauablauf

Im zweiten Teil der Veranstaltung stellte Herr Klein die möglichen Zufahrten für die einzelnen Bauabschnitte vor. Noch prüfe man unterschiedliche Optionen, um Anwohner so wenig wie möglich zu belasten. Allerdings werde es zwangsläufig zu Beeinträchtigungen kommen. Welche Baustellen-Andienung es für die einzelnen Brückenbauten und für den Bau der Rauen Rampe geben werde, sei heute noch nicht abzusehen und hänge auch von der Brückengestaltung ab. Es wurden somit erste Überlegungen vorgestellt und Rückmeldungen eingeholt. Für die Andienung über die Anschlussstelle der Autobahn sei man bereits mit Hessen Mobil, der zuständigen Autobahnverwaltung, in Kontakt getreten und werde sich weiter darum bemühen, diese Auffahrt während der Bauzeit nutzen zu können, so Herr Klein in seinen Ausführungen.

Rückmeldungen und Hinweise zu Teil 2

Im Folgenden werden die Hinweise vonseiten der Teilnehmer aufgeführt:

Die Zufahrt zur Baustelle durch die Buchbornstraße (westliches Niddafer, nördlich der Kleingärten) stellt sich aufgrund der engen Fahrbahn und der Kurven als kritisch dar.

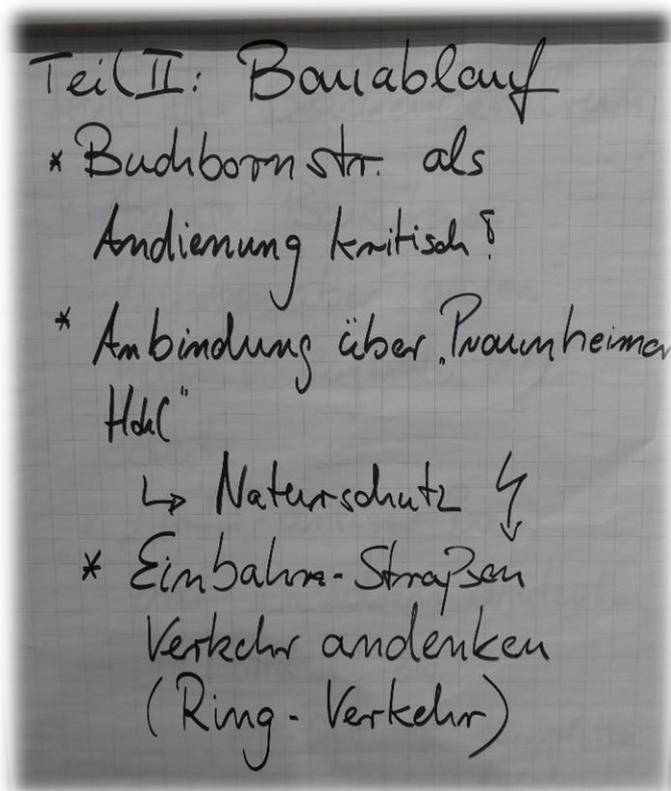
- Dies ist den Planern bewusst. Sollte man sich für eine derartige Andienung entscheiden, müsste die Machbarkeit nochmals genauer geprüft werden.

Könne man nicht auch über den „Praunheimer Hohl“ die Anfahrt zum Bauabschnitt am Altarm 9 und 8 gewährleisten? Möglich wäre auch ein „Kreisverkehr“ BAB-Abfahrt / Niddafer / Praunheimer Hohl, durch den sich unter Umständen vermeiden ließe, einen Wendeplatz für die Baufahrzeuge anzulegen.

- Die Anbindung über den „Praunheimer Hohl“ stehen auf den ersten Blick Belange des Naturschutzes entgegen. Es soll diese Möglichkeit der Baustellenandienung und insbesondere die Einrichtung eines „Ringsystems“ jedoch noch genauer geprüft werden.

Werden während der Bauphase und nach Fertigstellung der Umbaumaßnahmen private Flächen in Anspruch genommen?

- Für die gesamte Maßnahme werden keine privaten Flächen in Anspruch genommen. Es werden nur Flächen in Anspruch genommen, die Eigentum der Stadt sind, wie bspw. am Einlauf in den Altarm 9.



Teil 3: Brückenbau

Zur Gestaltung und dem Bau der Brücken sind zum aktuellen Planungsstand noch keine Details festgelegt worden. Es wurden daher lediglich die verschiedenen gestalterischen und technischen Möglichkeiten vorgestellt. Den Anwesenden wurden die Optionen der Herstellung mittels Ortbeton, bei dem die Brückenteile vor Ort „gegossen“ werden, um anschließend zu einer Brücke zusammengefügt zu werden, vorgestellt. Hierbei werden keine großen Bauteile auf die Baustelle transportiert, allerdings ergibt sich eine längere Bauzeit.

Eine kürzere Bauzeit ergibt sich bei einer Fertigteilbauweise. Hierbei werden große Fertigteile im Werk vorgefertigt und auf die Baustelle transportiert. Dort werden sie mit großen Kränen eingehoben. Aufgrund der eingeschränkten Zufahrtsmöglichkeiten ist die Andienung von einem Verkehrsplaner zu untersuchen, ggf. werden die Fertigteile in mehreren Teilen auf die Baustelle transportiert und dort verbunden.

Hinweise und Rückmeldungen zu Teil 3

Aus dem Publikum kamen folgende Vorschläge:

Andenken eines „modulartigen“ Baus der Brücke, bei dem ein Mittelweg zwischen der Vor-Ort-Herstellung und der Nutzung von fertigen Brückenteilen genutzt werden soll.

- Vorschlag wurde aufgenommen und wird in der weiteren Planung geprüft.

Für die Bauphase der Brücken wurde aus dem Publikum angeregt, Brückenteile von der linken Flussseite, die einfacher anzudienen ist, auf die rechte Seite zu heben.

- Es müssten bei den zu transportierenden Lasten und den zu überwindenden Strecken sehr große und schwere Kräne eingesetzt werden. Der Vorschlag wurde aber aufgenommen und wird weiter verfolgt werden.

Teil III: Brückengestaltung

- * Ansatz Bauphase:
Anheben über „andere“,
gegenüberliegenden Ufer-
Seite
- x Modul-artiger Bau
der Brücken an anderer
↳ Mittelweg zw.
, vor-Ort' & komplette
Anlieferung

Abschluss

Zum Ende der Veranstaltung bedankte sich der Moderator, Herr Horelt von team ewen, nochmals bei den zahlreichen Teilnehmern, die alle drei Foren-Veranstaltungen besucht haben. Er wies noch einmal auf die Abschlussveranstaltung am 24. September 2018 hin, bei der dann ein aktualisierter Planungsstand präsentiert werde. Der für den Umbau zuständige Projektleiter bei der SEF, Herr Kramer, dankte in seinem Schlusswort für die kritischen, aber sehr konstruktiven Rückfragen und die produktive Mitarbeit in den Veranstaltungen.