

Anlage 1
zur Mag.-Vorl. Nr.:

**Stadt
Offenbach
am Main**



DER MAGISTRAT

Stadtverwaltung Offenbach (Amt 60) ● 63061 Offenbach am Main
Amt für Straßen- und Verkehrswesen Frankfurt
Gutleutstraße 114
60327 Frankfurt

Stadtplanung und Baumanagement
Bereich Stadtentwicklung und Städtebau

ENTWURF

Ihr Zeichen, Ihr Schreiben vom
P II 5, 03.02.2010

Datum, unser Zeichen
xx.xx.2010, 60.3 G 351

**L 3001 Ersatzneubau der Carl-Ulrich-Brücke
Mainbrücke zw. Frankfurt und Offenbach
Stellungnahme zum Antrag auf „Entfallen der Planfeststellung und der Plangenehmigung“
Stellungnahme der Stadt Offenbach am Main**

Sehr geehrte Damen und Herren,

mit Schreiben vom 03.02.2010 haben Sie den Magistrat der Stadt Offenbach um Stellungnahme bzw. Zustimmung zum oben genannten Bauvorhaben bis zum 05.03.2010 gebeten. Mit Schreiben vom 19.02.2010 hat die Stadt Offenbach um Verlängerung der Frist bis einschließlich 24.03.2010 gebeten. Dieser Bitte haben Sie mit Schreiben vom 22.02.2010 entsprochen, wofür wir uns ausdrücklich bei Ihnen bedanken möchten.

Die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Offenbach am Main hat in ihrer Sitzung am 18.03.2010 über die angeforderte Stellungnahme bzw. Zustimmung zum Ersatzneubau der Carl-Ulrich-Brücke beraten und nachstehende Stellungnahme beschlossen:

1. Verkehrsfunktion

Die Carl-Ulrich-Brücke stellt – abgesehen von der BAB A661 – die einzige feste Mainquerung für den Straßenverkehr im Stadtgebiet des Oberzentrums Offenbach am Main dar. Aufgrund der Lage im Netz kommt ihr regionale Bedeutung zu. Die getroffenen Aussagen zum Verkehr beschränken sich auf Bemessungsgrößen für den zukünftigen Kfz-Verkehr, wobei das herangezogene Verkehrsgutachten (Verkehrsuntersuchung Riederwaldtunnel/Weiterbau A66) in der Prognose lediglich auf den Zeithorizont 2015 abzielt. Um zu einer zukunftsfähigen verkehrlichen Einschätzung zu kommen, müssen die zukünftigen Quell- Zielbeziehungen, insbesondere auch des Schwerverkehrs, die mögliche Einbindung der Brücke in ein regionales Radwegenetz und die zukünftige Bedeutung für den ÖPNV untersucht sein. Nur vor diesem Hintergrund lässt sich bewerten, ob die Querschnittsbemessung den künftigen Anforderungen gerecht wird und in welchem Umfang Infrastruktur beispielsweise zur Verkehrssteuerung (ÖPNV-Beschleunigung) bereits im Rahmen des Ausbaus hergestellt werden muss.

Haus- u. Paketanschrift:
Berliner Straße 60
63065 Offenbach am Main

Internet:
www.offenbach.de

Hinweis: Zuschriften und Anträge, die Rechtswirksamkeit erlangen sollen, können nicht via E-Mail bearbeitet werden. Bitte wählen Sie in diesen Fällen den Postweg.

Öffentliche Verkehrsmittel:

Alle Buslinien außer 102 u. 107 – Haltestelle Marktplatz
S-Bahn S 1, S 2, S 8, S 9 – Marktplatz, Ausgang Marktplatz

Bankverbindung:
Städtische Sparkasse Offenbach
BLZ 505 500 20, Kto.-Nr. 10758

Sprechzeiten:
nach Vereinbarung

2. Bauzeit / Baustellenabwicklung

Die Gesamtbauzeit wird mit 23 Monaten angegeben, eine kalendarische Zuordnung der einzelnen Bauphasen ist in den Unterlagen nicht enthalten. Diese ist aber von großer Bedeutung, da parallele Bauvorhaben in Offenbach wie die Weiterführung der inneren Erschließung des Hafens sowie der Weiterbau des Nordrings und der Nordumfahrung in den Jahren 2011/2012 zeitlich zu koordinieren sind. Ferner ist es erforderlich den Zeitraum der Vollsperrung mit der Jahresganglinie des Gesamtverkehrs und dem Betrieb der zeitgleich laufenden Baustellen in Offenbach abzustimmen. Informationen zur Andienung der Baustelle über das Mainvorgebiet (Verkehrsaufkommen und Verkehrsverteilung des Baustellenverkehrs, Organisation und Lage der Baustellenzufahrten) sind in den Unterlagen nicht enthalten. Außerdem ist in den Unterlagen nicht eindeutig erkennbar, ob der Abbau der alten Carl-Ulrich-Brücke tatsächlich ausschließlich vom Wasser aus ohne Inanspruchnahme des Offenbacher Hafengeländes stattfindet.

Dringend notwendig ist ein Baustellenerschließungskonzept, das die Beeinträchtigung des Stadtverkehrs (MIV und ÖPNV) sowie die Beeinträchtigung der Anwohner durch zusätzlichen Lärm, Staubentwicklung und Abgase minimiert. So fehlen in den Unterlagen Angaben darüber, durch welche Maßnahmen (zeitliche Beschränkungen der Baustelle, emissionsarme Baustellenfahrzeuge und Baumaschinen, Abschirmung) die Auswirkungen auf die umliegenden Wohngebiete verringert werden sollen.

Die Baustelleneinrichtung und die Lagerung der benötigten Materialien müssen hochwassersicher erfolgen. Bei vorübergehender Inanspruchnahme des Retentionsraums muss sichergestellt werden, dass im Falle eines Hochwassers sämtliche Einrichtungen in hochwassersicheres Gebiet verbracht werden. Für die Stadt Offenbach ist hier v.a. relevant, wo eine solche Ersatzfläche bereitgehalten werden soll und wie die Materialien dort hin verbracht werden. Hierzu fehlt in den Unterlagen jegliche Aussage.

3. Sicherstellung von notwendigen Verkehrsbeziehungen

Aus den Unterlagen ist nicht ersichtlich, wie die Führung des Mainuferradweges und der Regionalparkroute während der Bauzeit aufrecht erhalten und wie die notwendige Anbindung des Mainuferradwegs an die Carl-Ulrich-Brücke gewährleistet werden soll.

4. Betroffenheit des Erbbaurechtsnehmers und Pächters RV Hellas e.V.

Aus den zur Verfügung gestellten Planunterlagen ist ersichtlich, dass die projektierte Baustelleneinrichtungsfläche zum einen die Inanspruchnahme eines Teils der öffentlichen Parkfläche des Mainvorgebietes vorsieht und zum anderen die Nutzung der Grundstücke Gemarkung Offenbach, Flur 4, Nr. 1/2, 1/7 und 502/3 beeinträchtigt. Diese Parzellen sind im Erbbaurecht bzw. auf Pachtbasis an den Ruderverein Hellas e.V. vergeben. Für uns ist es insofern derzeit nicht absehbar, welche Auswirkungen und Beeinträchtigungen für den Ruderverein hieraus resultieren. Die Zufahrt zum Gelände des Rudervereins verläuft vom Mainuferparkplatz unter der Carl-Ulrich-Brücke hindurch. Es ist aus den Unterlagen nicht ersichtlich, wie die Zufahrt während der Bauzeit aufrecht erhalten werden soll.

5. Inanspruchnahme des Parkplatzes auf dem Mainvorgebiet

In den Unterlagen fehlen Angaben über zu erwartende Nutzungseinschränkungen des Mainvorgebietes. Bei dem Parkplatz auf dem Mainvorgebiet handelt es sich um einen der bedeutendsten Parkplätze für die Besucher der Offenbacher Innenstadt, dessen Reduzierung zwangsläufig mit entsprechenden negativen Auswirkungen für den Offenbacher Einzelhandel verbunden sein wird. Zusätzlich dient diese Fläche auch dem Veranstaltungshaus „Capitol“ und der Offenbacher Messe als Besucherparkplatz. Diese beiden Institutionen würden insofern ebenfalls erhebliche Beeinträchtigungen zu verzeichnen haben. Vor diesem Hintergrund ist auch mit entsprechenden finanziellen Ersatzforderungen zu rechnen.

Das Mainvorgebiet dient über die vorrangige Rolle als Parkfläche hinaus als zentraler Veranstaltungsort für diverse Volksfeste und den regelmäßig stattfindenden Flohmarkt in der Stadt Offenbach. Die entsprechenden Platzvergaben an die jeweiligen Veranstalter erfolgen insofern aus Dispositionsgründen natürlich auch sehr frühzeitig. Auch in diesem Fall ist mit entsprechenden finanziellen Ersatzforderungen zu rechnen.

6. Städtebau / Gestaltung des Ersatzneubaus

Die Carl-Ulrich-Brücke stellt ein immens wichtiges Element für den Stadt- und Landschaftsraum von Offenbach dar. Sie bildet das nördliche Entrée zur unmittelbar anschließenden Innenstadt mit der Kaiserstraße als repräsentativer Hauptverkehrsachse mit der denkmalgeschützten Allee und den angelagerten zentralen kulturellen Einrichtungen (Messe, Synagoge, Capitol).

Die erhöhte Lage gibt den Blick auf den Hafen, das Nordend, das Mainvorgebäude mit dem Isenburger Schloss und die Allee der Kaiserstraße mit ihrer überwiegend gründerzeitlichen Bebauung und der Messe frei. Umgekehrt bildet die Carl-Ulrich-Brücke den städtebaulichen Kulminationspunkt zwischen dem Mainvorgebäude als Naherholungsraum sowie dem angrenzenden neuen Stadtquartier am Hafen und prägt mit ihrer Baumasse und Gestaltung das Erscheinungsbild der Stadt Offenbach entscheidend mit. Die Carl-Ulrich-Brücke ist – von der Kaiserleibrücke im Zuge der BAB 661 abgesehen – als einzige Offenbacher Mainbrücke das bestimmende Element im mainseitigen Landschaftsraum vor der Stadtkulisse Offenbachs und schon von weitem als Landmarke und Identifikationspunkt sichtbar.

Für die Stadt Offenbach ist die Entwicklung des unmittelbar angrenzenden Hafens zu einem hochwertigen gemischt genutzten urbanen Stadtquartier mit Wohnen und Arbeiten die größte Herausforderung für die Stadtentwicklung in den kommenden Jahren. Als Kristallisationskern soll dort der Neubau der Hochschule für Gestaltung – „der“ hessischen Vorzeigeeinrichtung u.a. für visuelle Kommunikation und Produktgestaltung – entstehen. Das Umfeld der Carl-Ulrich-Brücke steht damit im Fokus einer Entwicklung, die weit über die Stadtgrenzen Offenbachs hinaus ihre Wirkung entfaltet. Die Frage der Gestaltung der Carl-Ulrich-Brücke tangiert daher maßgeblich auch die Entwicklung des Hafens. Die Stadt Offenbach ist an dieser Stelle durch den bereits abgeschlossenen Umbau des Knotenpunktes in Vorleistung getreten, die zu einer wesentlichen Aufwertung des Gebiets beigetragen hat, so z.B. durch die Änderung der Gradienten der Brückenauffahrt, wodurch die Trennwirkung des Straßendamms abgemildert werden konnte und das gesamte Gebiet jetzt offener und freundlicher wirkt.

Aus diesen Gründen ist bei der Carl-Ulrich-Brücke ein besonderes Augenmerk auf die städtebauliche und landschaftsräumliche Einbindung und Gestaltung zu legen.

Durch die Entscheidung für die Errichtung des Neubaus an Ort und Stelle der bisherigen Carl-Ulrich-Brücke wurde zumindest was die Lage angeht, eine städtebaulich zu begrüßende Lösung gefunden.

Allerdings wurde der Bedeutung der Carl-Ulrich-Brücke hinsichtlich der beabsichtigten Gestaltung in keinsten Weise Rechnung getragen bzw. die Bedeutung der Brücke verkannt (siehe hierzu Antrag des ASV, Seite 33). Auch wurde bei den Auswirkungen der Brücke auf Städtebau (Seite 34) und Landschaftsbild (Seite 30) der Gestaltung kein Gewicht beigemessen. Dies kann seitens der Stadt Offenbach so nicht akzeptiert werden.

Die Stadt Offenbach hat das Land Hessen sowohl in einem Gespräch beim ASV Frankfurt am 17.03.2008 als auch in einem Schreiben an Herrn StM Dr. Rhiel vom 08.05.2008 bereits frühzeitig nach Bekanntwerden des Erfordernisses eines Ersatzneubaus über die o.g. Gesichtspunkte informiert und u.a. einen Gestaltungswettbewerb gefordert. Der Entfall eines Wettbewerbs wurde seitens des ASV Frankfurt mit der Dringlichkeit der Baumaßnahme begründet. Daraufhin hat die Stadt Offenbach im Juni 2009 dem ASV Frankfurt die Ergebnisse einer eigenen Studie zu möglichen Gestaltungsvarianten vorgelegt. Diese Gestaltungsvarianten werden im vorliegenden Antrag nicht einmal erwähnt, geschweige denn einer Bewertung unterzogen (Seite 15).

Bei der Entscheidung zwischen den zwei Gestaltungsvarianten, die das Land in die Betrachtung einbezogen hat (gevouteter Balken, Schrägseilbrücke) wird das Kriterium Stadt- bzw. Landschaftsbild überhaupt nicht herangezogen. Die Entscheidung wird rein nach wirtschaftlichen Erwägungen getroffen.

Die ausgewählte Gestaltung als gevouteter Balken stellt einen massiven Eingriff in das Stadt- und Landschaftsbild dar. Der gevoutete Balken bedeutet gegenüber den von der Stadt Offenbach eingebrachten Gestaltungsvarianten, aber auch der bisherigen Brücke – erst recht gegenüber dem bis zum Zweiten Weltkrieg existierenden Ursprungsbauwerk –, einen deutlichen Qualitätsverlust. Der Betonmonolith mit dem groben Balken wirkt plump und konterkariert die Bemühungen der Stadt Offenbach um eine Aufwertung des Stadtraums am Main. Er trifft damit auch ins Herz der Stadtentwicklung mit der Umstrukturierung des Hafens zu einem neuen Stadtquartier.

Die Stadt Offenbach fordert daher die städtebaulichen und gestalterischen Aspekte stärker zu berücksichtigen und eine Planung vorzulegen, die den hohen zu stellenden Anforderungen gerecht wird.

In den Antragsunterlagen sind keine Aussagen zu den einzelnen Gestaltungselementen der Brücke enthalten. Diese wirken aber ebenfalls in starkem Maße auf den Stadtraum zurück. Für das Entwicklungsgebiet Hafen wird derzeit ein Gestaltungshandbuch für den öffentlichen Raum entwickelt, dessen Bestandteil u.a. auch ein Lichtkonzept ist. Aufgrund der starken Wechselwirkungen zwischen Hafententwicklung und Brückenbauwerk fordert die Stadt Offenbach ein Mitspracherecht bei der künftigen Auswahl der Gestaltungsdetails im Hinblick auf Straßenbeleuchtung, Geländer etc.

7. Stadtgrün

Es sind unter gestalterischen und funktionalen Aspekten keine besonders schutzwürdigen Strukturen des Stadtgrüns betroffen. Eine Zusage zur Wiederherstellung wird im Erläuterungsbericht getroffen (Seite 37). Die näheren Details hinsichtlich der Wiederherstellung sind mit dem Amt für Stadtplanung und Baumanagement – Referat Stadtgrün – abzustimmen. Hier ist insbesondere auf eine mit der Hafententwicklung abgestimmte Grünstaltung zu achten.

Hinsichtlich des Schutzes der vorhandenen Bäume und Sträucher im Baufeld / Baustelleneinrichtung etc. ist die DIN 18920 bzw. die RAS LP 4 einzuhalten.

8. Straßenbeleuchtung

Da die Zufahrten zur Brücke von Offenbach wie auch von Frankfurt kommend beleuchtet sind, ist aus Sicht der Straßenverkehrsbehörde eine Beleuchtung der Brücke notwendig. Aus dem § 823 BGB, der die Schadensersatzpflicht beinhaltet, leitet sich ab, dass aus einer vorhandenen Beleuchtung sich die Verpflichtung ergibt, auch richtig zu beleuchten. Danach ist derjenige schadensersatzpflichtig, der vorsätzlich oder fahrlässig das Leben, den Körper, die Gesundheit oder das Eigentum eines anderen widerrechtlich verletzt. Ursächlich dafür kann eine **fehlende** oder **falsche** Beleuchtung sein.

Die durch die Sanierung der Brücke entstehenden Kosten für die notwendigen Veränderungen an der Straßenbeleuchtung sind vom Verursacher der Maßnahme zu tragen. Die Verkehrssicherungspflicht und die Betriebskosten sind ebenfalls vom ASV als Baulastträger der Brücke zu übernehmen.

Bei Veränderung der Fahrbeziehungen ergeben sich Kosten für die Umstellungen der Lichtsignalanlagen. Diese sind vom Verursacher der Maßnahme zu tragen.

Die neue Beleuchtungsanlage ist grundsätzlich mit der Stadt Offenbach und dessen Vertreter Energieversorgung Offenbach AG (EVO) bereits in der Planung abzustimmen.

9. Beteiligung der Stadt Offenbach und anderer Behörden im Verfahren

In den Antragsunterlagen finden sich keine Angaben dazu, wie die Belange der Stadt Offenbach im weiteren Verfahren geltend gemacht werden können. Die vorgelegten Unterlagen sind sowohl in der Breite als auch in der Detaillierungstiefe zu unzureichend, um alle möglichen Betroffenheiten der Stadt Offenbach umfassend prüfen und bewerten zu können. Die Stadt Offenbach fordert daher eine verbindliche Klarstellung und Verankerung ihrer Mitwirkungsmöglichkeiten z.B. in Form einer Verwaltungsvereinbarung.

Hinweis

Das vorliegende Schreiben umfasst nur die Stellungnahme des Magistrats der Stadt Offenbach. Die betroffenen städtischen Gesellschaften sowie diejenigen Stellen bei der Stadt Offenbach, die zugleich Funktionen als untere Landesbehörden ausüben, geben eigene Stellungnahmen ab.

Fazit

Im Ergebnis bleibt festzuhalten, dass die Betroffenheit der Stadt Offenbach in den vorgelegten Unterlagen verkannt bzw. nicht hinlänglich untersucht oder falsch bewertet wurde. Zudem sind die vorgelegten Unterlagen nicht ausreichend, um die Betroffenheit aus Sicht der Stadt Offenbach abschließend beurteilen zu können.

Dies betrifft insbesondere die folgenden Punkte:

- Untersuchung der zukünftigen Verkehrsfunktion der Carl-Ulrich-Brücke
- Berücksichtigung der Belange der Stadt Offenbach während der Bauzeit
- Gestaltung des Ersatzneubaus der Carl-Ulrich-Brücke
- Sicherstellung der Mitwirkung der Stadt Offenbach im weiteren Verfahren

Deswegen kann auf Basis der vorgelegten Unterlagen von Seiten der Stadt Offenbach dem Antrag auf Entfallen der Planfeststellung und der Plangenehmigung nicht zugestimmt werden.

Mit freundlichen Grüßen

H. Schneider
Oberbürgermeister

B. Simon
Bürgermeisterin