c/o Ante Ljubas | Am Hühnerberg 12 | 65934 Frankfurt/M

Planungsdezernent Olaf Cunitz Bürgermeister und Planungsdezernent der Stadt Frankfurt am Main Dezernat II - Planen und Bauen Kurt-Schumacher-Straße 10 60311 Frankfurt am Main

Verkehrsdezernent Stefan Majer Dezernat VI – Verkehr Braubachstraße 33 60311 Frankfurt am Main

Frankfurt/M., den 04.09.2014

Betr.: Öffentliche Vorstellung der Planungen Kreuzung Nied Kirche "Nieder Tor"

Sehr geehrte Damen und Herren,

die vorgelegte Vorplanung zum "Nieder Tor" ist in der Rezeption zur Kurzvorstellung vom Oktober 2013 auf erhebliche Vorbehalte des Arbeitskreises "Ideen für Nied – Verkehr in Nied" gestoßen. Im Kern der Kritik steht dabei die begründete Befürchtung über den Verlust stadträumlicher Qualitäten. In der Folge wurden mittels klarer, planerischer Hilfestellungen des Arbeitskreises Versuche unternommen, die verpassten, räumlichen Entwicklungspotentiale aufzuzeigen. Leider schien der Modus der reinen Informationsgespräche, den zuständigen Planern ein eingehenderes kooperatives Verhalten zu verwehren. Die schon früh eingebrachten Vorschläge wurden mit der Bitte um Prüfung vorgelegt und eher lapidar mit Kostenbegründungen abgefertigt, sodaß sich hier die Frage stellt, ob es nicht einer bürgerorientierten Direktive bedarf, um die Möglichkeit eines Konsens sicher zu stellen. Seitdem wurden die Vorschläge trotz der offensichtlichen Geringschätzung zu tragfähigen und kostensparenden Lösungen weiterentwickelt, die den Vergleich mit der städtischen Vorplanung auch bei den harten Fakten nicht im Geringsten scheuen muß. Der aktuelle Stand soll Ihnen daher in digitaler Anlage zur Anschau gereichen, um ein weiteres Mal für ein lebenswerteren Stadtraum in Nied zu werben und eine halbherzig auf verkehrstechnische Belange ausgerichtete Lösung wohlwollend zu verhindern.

Denn tatsächlich wird ein Großteil des eingeplanten Kostenrahmens für schon vorhandene Funktionalitäten aufgewendet. Wir zeigen Ihnen dagegen gerne die Wege auf, wie diese Gewichtung zu Gunsten stadträumlicher Belange und unter Beibehaltung der avisierten Verkehrsfunktionen verschoben werden kann.

Da neben den Bemühungen des Arbeitskreises um Gehör bei der Stadtplanung, eine bei Planungen dieser Dimension übliche kooperative Bürgerbeteiligung bisher ausblieb, wurden am 20.07.2014 auf Betreiben des Arbeitskreises im Saal der St. Markus Gemeinde in einer gut besuchten Informationsveranstaltung die Planungen der Stadt und Alternativen zur Diskussion gestellt. Zusammenfassend lässt sich als Resümee der anschließenden Diskussion folgendes feststellen:

1.) Die Lage der Haltestellen östlich des Kreisels führt zu einer sehr weiten Ausdehnung des Straßenquerschnitts und damit zu einer erheblichen Einschränkung der Qualität des öffentlichen Raums und Lebens. Hierzu gehört außerdem auch die akkustische Störung der Kirchmessen durch haltende und startende Straßenbahnen.

Die mehrfache Verschwenkung von Kraftfahrzeugen über den Gleisquerschnitt mit entsprechend technisch aufwändiger Priorisierung lassen erahnen, dass dabei die Gewichtung von massiven finanziellen Investitionen und fragwürdigen verkehrstechnischen Verbesserungen aus dem Lot geraten ist.

Grundsätzlich sollte nun aber die Barrierewirkung der Straße – wie im Grundtenor der Bürgerschaft mehrfach verlautbart – verringert statt verstärkt werden, um Nied Süd wieder besser an das nördliche Quartier anzubinden und stadtbekannte Gefahrenpotentiale des breiten Verkehrsraums zu bannen. Eine grundsätzliche Lösung stellt daher die Zusammenlegung der Kraftfahrzeug- mit der Strassenbahntrasse dar. Hier kann ein immenser Gewinn für den vom Fußgänger und gewerblichen Nutzer erfahrbaren sowie zukünftig verwertbaren Stadtraum erzielt werden. Die räumlichen Referenzen der oberen Königsteiner Straße in Frankfurt Höchst und der Haupteinfallstrasse Frankfurter Straße in Darmstadt sollen hier als Hinweis zu den möglichen stadträumlichen Qualitäten gelten.

Es sind aber nun im Vergleich zu möglichen Außenraumpotentialen schmale, wenig nutzbare Bürgersteige vorgesehen, um den technischen Bedingungen des Verkehrs Genüge zu tun. Eine positive Entwicklung im Sinne einer vielfältigen Nutzungsmöglichkeit ist damit vorneweg ausgeschlossen. Die einzig vorhandene Außengastronomie im öffentlichen Raum (Eisdiele) muss sogar entfallen und bringt damit das eh schon unterentwickelte Leben im Stadtraum völlig zum Erliegen.

Der Verlust zahlreicher Parkplätze u.a. im Bereich des Supermarkts verschärft die ohnehin angespannte Parksituation, zusätzlich zu den durch die Umgestaltung der Straße Alt-Nied entfallenden Parkplätzen. Da sogar Enteignungsverfahren bestehender Vorgärten im weiteren Bauabschnitt notwendig werden, um den Verkehr unnötig nah zu Lasten der Anwohner an die bestehende Wohnbebauung heranzuführen, stellt sich auch hier ein weiteres Mal die Frage der vernünftigen Gewichtung der vorgesehenen Maßnahmen.

- 2.) Die Verkleinerung durch einen Bypass über den Kirchenvorplatz an der Ecke der St. Markus Kirche wird als nicht hinnehmbar angesehen. Hier hat der Arbeitskreis zwischenzeitlich eine Lösung entwickelt, die den Vorplatz sogar deutlich vergrößert, indem die Platzierung des Kreisels zu Gunsten stadträumlicher Entwicklungen verändert wird.
- 3.) Die Erschließung des Bürgerhauses Nied (Saalbau) wird durch die geänderte Verkehrsführung ausschließlich durch Alt-Nied geführt und mit zusätzl. 1.100 Kfz/Tag zu einer weiteren Belastung der Anwohner führen. Auch hier hat der Arbeitskreis kostensparende Lösungen dargestellt und Vorschläge für eine Umverteilung der Verkehrsströme parat, die auch die Mainzer Landstraße sowie den Kreisel entlasten. In diesem Zusammenhang ist ohnedies leider keine Lösung zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs in Alt-Nied angeboten worden (1.300 Kfz/Tag), was der ursprünglichen Agenda der Verkehrsberuhigung wenig bis gar nicht zuspricht.
- 4.) Die Ausfahrt des neu zu bebauenden Areals "Nieder Loch" wird ausschließlich Richtung Höchst geführt. Da eine kurze Verbindung zum Nieder Kirchweg nicht vorgesehen ist, wird aus Mangel an verkehrstechnischem Lösungswillen weiteres unnützes Verkehrsaufkommen mit unnötig langen Wegen entstehen, welches letztendlich als ein kontraproduktiver Nachteil des Standortes zu bewerten ist. So kann Wohnungsbau- und gewerbliche Entwicklung, wie sie der lang gehegte Bebauungsplan vorsieht (Supermarkt), nur ein weiteres Mal zum Nachteil der Investoren ins Stocken geraten.
- 5.) Die vorhandene unübersichtliche Anordnung der ÖPNV-Haltestellen bleibt auch in der Neuplanung bestehen (unnötige, gefahrenbehaftete Fußwege zwischen 3 Haltestellen). Hier liessen sich, wie schon letztes Jahr vorgeschlagen, Umsteigebeziehungen im Zusammenhang mit Haltestellenverlagerungen deutlich kompakter und für Fußgänger und Behinderte sicherer gestalten. Darüber hinaus sind trotz vorhandener Nahmobilitätsinitiativen (Leben im Westen) keine weitreichenderen Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV am Standort vorgesehen (E-Bike Station/Taxi/Car-Sharing etc.). Der Arbeitskreis nimmt die heeren Zielsetzungen der örtlichen und vom Arbeitskreis gern besuchten Mobilitätsforen zur zukünftigen Stadt auf und spielt diese hiermit an die Planung weiter, um klug, kostensparend und nachhaltig "vorzuplanen" (z.B. abgestimmter Erneuerungszeitpunkt von Strassenbahntrassen zusammen mit einer oberleitungsfreien Stadtraumgestaltung).

Die allgemeine Stimmung tendierte deutlich in Richtung der vom Arbeitskreis vorgestellten Alternativen, insbesondere aus Gründen der Qualität und Nutzbarkeit der Freiflächen sowie der Verkehrsführung. Die Lage der Straßenbahnhaltestellen im Westen des Kreisels, die Verringerung des Querschnitts der Mainzer Landstraße und die Bündelung der ÖPNV-Haltestellen werden favorisiert.

Weiterhin wurde ein übergeordnetes Konzept zur Verkehrsregulierung bzw. -vermeidung u.a. im Bereich der Mainzer Landstraße vermisst. Hier zeigt sich, wie wichtig die Entwicklung eines Nahmobilitätskonzepts für die Konsensfindung sein wird. Nicht zuletzt wurde eine Vorstellung und Diskussion mit den zuständigen Planern vor Ort gefordert, um eben diesen Dialog endlich selbstverpflichtend in Gang zu setzen.

Bei ähnlichen Vorhaben der Stadt Frankfurt ist es üblich, diesen Weg einzuschlagen. Wir bitten Sie daher im Namen aller interessierten Bürger Nieds eine entsprechende Veranstaltung vor Ort mit den Bürgern durchzuführen, bevor maßgebliche Entscheidungen zu dieser für den Stadtteil so zentralen Stelle getroffen werden, die das Bild des Ortsteils zukünftig entscheidend prägen werden.

Mit der Bitte um Rückmeldung und freundlichen Grüßen

Martin Hinz Ante Ljubas

Verteiler:

über Manfred Lipp, Vorsitzender, an die Fraktionsvertreter des Ortsbeirats VI Karl-Heinz Staab, Bauoberrrat Jörg Stelmacher-Hein, Sachgebietsleiter Karl Heinz Heuser, Verkehrsausschuß Uwe Serke, Verkehrsausschuß

Anlagen:

- 2 Alternativplanungen mit Kostenvergleich zur Vorplanung Stadtplanung in digitaler Ausfertigung (E-Mail)