

Herr
Stadtverordnetenvorsteher
Stephan Färber

Dezernat IV (Amt 60)

Az.: Dez. IV 60.1.2

Anfrage der Fraktion Offenbach für alle (Ofa) Stadtverordnete Dr. Schaper-Herget
Planung zur Verbindungsstraße B448 – Mühlheimer Straße

Sehr geehrter Herr Stadtverordnetenvorsteher,

die Fraktion der Ofa hat o. g. Anfrage an den Magistrat gerichtet, hierzu wird wie folgt berichtet:

Frage 1:

Sind die bisher vorgestellten Varianten abgestimmt mit den Planungen zum neuen Baugebiet „Güterbahnhof OF-Ost“?

Antwort:

Die Planungen des Bebauungsplans Nr. 647 „Ehem. Güterbahnhof“ sind bzgl. der zu berücksichtigenden Verkehrsmengen in die verkehrsplanerische Untersuchung eingeflossen.

Frage 2:

Sind die bisher vorgestellten Varianten abgestimmt mit den Planungen zum „Entwicklungskonzept Zukunft Stadtgrün – Einzelmaßnahme 6: Grünring“-Brücke über die S-Bahn beim Leonhard-Eißnert-Park“, 27. November 2019, <https://www.offenbach.de/medien/bindata/of/bauen-wohnen/ISEK-Zukunft-Stadtgruen.pdf>, S. 47ff (Siehe hierzu Bild 2: Varianten B448 plus geplanter Fahrradweg aus dem Projekt Zukunft Stadtgrün)?

Antwort:

Die Projektidee einer Fuß- und Radwegebrücke über die S-Bahn-Trasse zwischen „Grünring“ im Leonhardt-Eißnert-Park und der Verbindungsstraße zur Laskabrücke wurde mit der Planung der Verbindungsstraße nicht aufgegeben und ist auch weiterhin technisch realisierbar.

Frage 3:

Ist in den bisherigen Planungen überlegt worden, einen Teil der Verbindungsstraße nicht neben dem S-Bahn-Gleis durch den Wald gehen zu lassen, sondern stattdessen als Hochbrücke über den Gleisen zu führen, nach dem Vorbild ähnlicher Verkehrsführungen in Tokio, wo man diese Bauweise häufig findet (Siehe hierzu Bild 3: Fotomontage: Gleise mit Hochbrücke, Bild 4: Skizze des Querschnitts der Hochbrückenstraße, Bild 5: Streckenführung für die Hochbrückenstraße)?

Antwort:

Das Amt für Stadtplanung, Verkehrs- und Baumanagement (Amt 60) hat eine Trassierung als Hochbrücke nicht betrachtet. Die benötigten Flächen für die Rampen zur Auf- und Abfahrt sowie die zusätzlichen Flächen für die Baumaßnahmen hätten nach Einschätzung durch Amt 60 den Eingriff in Natur und Landschaft nicht verbessert. Zudem wäre die Rad- und Fußwegeverbindung, angegliedert an eine Hochbrücke, im Sinne der Mobilitätswende weniger attraktiv. Des Weiteren schätzt Amt 60 die Umsetzung zweier verschiedenen Verkehrswege auf der gleichen Fläche als rechtlich unklar ein, da die Deutsche Bahn AG Grundstückeigentümerin der Bahntrasse ist. Sollte man diesen zweifellos auch sehr kostenintensiven Lösungsansatz tatsächlich vertiefen wollen, wäre das ein Prüfauftrag, der über den honorarmäßig und zeitlich erfassten Umfang der Machbarkeitsstudie deutlich hinausginge.

Frage 4:

Ist in den bisherigen Planungen überlegt worden, die Laska-Brücke als Fußgänger- und Fahrradüberquerung sowie als Industriedenkmal zu erhalten?

Antwort:

Hierzu hat das Amt für Stadtplanung, Verkehrs- und Baumanagement (Amt 60) im Mag.-Beschluss Nr. 2020-296 über die Vorzugsvariante vom 15.07.2020 den Prüfauftrag erhalten, als Alternativlösung eine Variante entwickeln zu lassen, die den Erhalt der heutigen Laskabrücke beinhaltet. Die Laskabrücke wurde vom Landesamt für Denkmalschutz (LfD) im Jahr 2019 bei einer Begehung begutachtet und wird mit Mitteilung durch das LfD vom 23.11.2020 nicht als Einzelkulturdenkmal nacherfasst.

Frage 5:

Wurde bei der Variante Nord 5 (Tunnel unter den Bahngleisen) überlegt, statt des Tunnels eine Brücke über die Bahngleise zu bauen?

Antwort:

Eine Brücke anstelle der Variante Nord 5 (Tunnel) ist aufgrund der unmittelbaren Nähe zur schon bestehenden Brücken- und Trassenführung an der Laskabrücke, der Bestandsbebauung am Lämmerspieler Weg sowie der benötigten Spannweite nicht in Betracht gezogen worden.

Frage 6:

Wann ist mit dem Abschlussbericht zu rechnen?

Antwort:

Der Endbericht soll bis Ende 2021 vorliegen und den Stadtverordneten dann zur Grundsatzbeschlussfassung vorgelegt werden.

Mit freundlichen Grüßen

Paul-Gerhard Weiß
Stadtrat