

# DER MAGISTRAT

Frankfurt am Main, 31.10.2005

Dezernate: IV-Planung u. Sicherheit  
VI-Bildung, Umwelt, Frauen

**Eingang Amt 01: 31.10.05, 10.40 Uhr**

## Vortrag des Magistrats an die Stadtverordnetenversammlung

# M 224

PB - StR Edwin Schwarz  
U - StR Jutta Ebeling  
H

Anhörung Ortsbeiräte 1 und 5

---

Betreff

Vorstudie Niederräder Mainufer

---

Vorgang

Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 15.07.2004 § 7603 (M 203)  
NR 1423

---

Internet-Aufnahme der Vorlage:  ja  nein

Internet-Aufnahme der Anlage(n): 4 Pläne verkleinert auf DIN A3 (nicht vervielfältigt)

Keine Internet-Aufnahme der Anlage(n):

---

### Vortrag

Die Stadtverordnetenversammlung wird gebeten, in öffentlicher Sitzung zu beschließen:

Die Stadtverordnetenversammlung wird gebeten, in nichtöffentlicher Sitzung zu beschließen:

I. Die dargestellte Vorstudie zur Entwicklung und Gestaltung des Niederräder Ufers wird zur Kenntnis genommen.

II. Der Magistrat wird beauftragt, die Vorschläge der Vorstudie zu konkretisieren und schrittweise umzusetzen. Die dafür erforderlichen Bau- und Finanzierungsvorlagen sind zum gegebenen Zeitpunkt der Stadtverordnetenversammlung vorzulegen.

III. Vorrangig ist die Umwandlung des bisherigen Campingplatzes zu einer öffentlichen Grünfläche zu realisieren. Der Magistrat wird beauftragt, bestehende Miet- und Pachtverhältnisse aufzulösen und die innerhalb der geplanten öffentlichen Grünfläche liegenden Gebäude abzurechen. Dabei sollen die persönlichen Lebensumstände der Betroffenen berücksichtigt und angemessene Ersatzangebote gemacht werden. Der Magistrat soll sich dabei der Beratung von sozial engagierten Institutionen bedienen.

IV. Es wird zur Kenntnis genommen, dass die Umsetzung der Vorstudie es erfordert, Miet- und Pachtverträge im Bereich der Mainfeldstraße zu ändern.

V. Es wird zur Kenntnis genommen, dass kleinräumige Eingriffe in Natur und Landschaft im Rahmen der Umgestaltungsmaßnahmen vor Ort ausgeglichen werden können. Darüber hinaus sind Maßnahmen zur Entwicklung von Natur und Landschaft vorgesehen, die das Ökosystem des Mains im Wasser und am Ufer stärken und als Ausgleichsmaßnahmen für Eingriffe in Natur und Landschaft aus anderen Planungen zugeordnet werden können.

VI. Es wird zur Kenntnis genommen, dass für einige der vorgeschlagenen Maßnahmen wasserrechtliche Genehmigungen erforderlich sind und damit entsprechende Vorbehalte bezüglich der Realisierbarkeit sowie des technischen und finanziellen Aufwandes auftreten können.

VII. Auf den Neubau eines durchgängigen Treidelpfades vom Ende des Theodor-Stern-Kais bis zur Einmündung des Luderbaches wird verzichtet.

## **Begründung**

### **Zielsetzung**

In den Neunziger Jahren beschloss die Stadt Frankfurt am Main, sich verstärkt dem Main als Lebensader der Stadt zuzuwenden. Ein „Consilium Entwicklung Stadtraum Main“ wurde eingerichtet, „Wohnen am Fluss“ propagiert. Ausgehend von dem städtebaulichen und sozialen Anspruch, den neuen Stadtvierteln auch adäquate, erlebbare Freiräume entlang des Mainufers zuzuordnen, wurden die Uferlandschaften neu gestaltet. Der unmittelbare Flussraum zwischen der Deutschherrnbrücke im Osten und der Main-Neckar-Brücke im Westen hat sich hierdurch kontinuierlich verändert. Beispielhaft hierfür sind:

- im Osten die Weseler Werft am neuen Südrand des Ostends und die Schlachthofwerft am ehemaligen Schlachthofviertel, heute Deutschherrnviertel
- die angestrebte Neugestaltung der Ruhrorter Werft im Zusammenhang mit der Europäischen Zentralbank,
- im Zentrum des Nordufers das historische Nizza,
- im Westen das im Bau befindliche Westhafenviertel und
- das mit einer Gesamtlänge von 800 Metern neu angelegte Tiefufer am Theodor-Stern-Kai, im Zusammenhang mit der Neubebauung des Allianz-Areals.

Hieran knüpft die Vorstudie Niederräder Mainufer an. Die Uferlandschaften sollen über die Main-Neckar-Brücke hinaus nach Westen hin weiterentwickelt werden.

Ausgehend vom Ende des neu gestalteten Theodor-Stern-Kais bis hin zur westlich gelegenen Autobahnbrücke über den Main (Europabrücke) wurde im Rahmen einer Vorstudie das Niederräder Ufer unter folgenden Aspekten betrachtet und Lösungsvorschläge entwickelt:

- Sicherung, Entwicklung und Gestaltung des ehemaligen Campingplatzgeländes auf der Halbinsel für eine öffentliche Freiraumnutzung
- Verbesserung der Fuß- und Radwegeverbindungen entlang des Niederräder Ufers
- Verbesserung der Zugänglichkeit zum Mainufer im Bereich der Wassersportvereine
- Verbesserung der Aufenthalts- und Gestaltqualität auf der Mainhalbinsel (Schleuseninsel) sowie im Durchgangsbereich zwischen Kleingartengelände und Vereinsgelände (Mainfeldstraße und anschließender Weg).

Auf dem nördlich gegenüberliegenden Mainufer wurden darüber hinaus

- Vorschläge für eine verbesserte Anbindung des Sommerhoffparkes an den Westhafen entwickelt.

Nach außen soll das Planungsgebiet enger an den GrünGürtel und an weitere innerstädtische Grünzonen angebunden werden.

## **Geplante Maßnahmen**

Die nachfolgenden Maßnahmen beziehen sich auf den Planungsbereich zwischen Main-Neckar- und Niederräder-Eisenbahnbrücke, dem Main und der Straße „Niederräder Ufer“ mit einer Gesamtlänge von 2,1 Kilometer.

Die Niederräder Mainhalbinsel entstand aus einer Schleusenanlage: der Niederräder Schleuse, bestehend aus zwei Schleusenbecken unterhalb eines Nadelwehres im Main. Sie wurde bis zur Sprengung des Wehres 1932 und der Inbetriebnahme der Griesheimer Schleuse betrieben. Man konnte damals im Main baden; das Wehr hielt groben Unrat ab und das Wasser war „sauber“. Das Licht- und Luftbad wurde 1925 erstmals von der Stadt an der Niederräder Schleuse eingerichtet. Das westliche Schleusenbecken ist heute nahezu vollständig erhalten. Das östliche Schleusenbecken reichte ursprünglich bis unter die Main-Neckar-Brücke hindurch. Um genügend Land für den Bau der Uferstraße zu gewinnen, wurde dieses Schleusenbecken nach dem 2. Weltkrieg teilweise verfüllt und um etwa 300 Meter verkürzt.

Die Schleusenhalbinsel und der westlich anschließende Uferbereich bis zur Niederräder Eisenbahnbrücke bildet den Schwerpunkt der geplanten Maßnahmen der Vorstudie.

Der etwa 950 Meter lange Planungsbereich zwischen der Europabrücke und den Niederräder Eisenbahnbrücken ist ein technisch geprägter Korridor und bietet bis auf ein 150 Meter langes Teilstück an der Autobahnbrücke keine Möglichkeiten zur Verbesserung seiner ökologischen Situation und seiner Aufenthaltsqualität.

### **Die Maßnahmenbeschreibung erfolgt von Osten nach Westen:**

#### **1. Steg vor Gehölzkulisse**

Zur Erhaltung des Ufergehölzes zwischen Theodor-Stern-Kai und Niederräder Brücke mit den malarisch gewachsenen Uferweiden, wird auf die Neuanlage eines Treidelpfades verzichtet. Es handelt sich um einen besonders geschützten Lebensraum nach § 15d HENatG, der einen wichtigen Bestandteil der Ökologie des Mains und seiner Ufer darstellt.

Stattdessen wird im Bereich des Ufergehölzes östlich der Main-Neckar-Brücke ein schlichter Steg direkt auf dem Wasser vorgeschlagen. Dadurch kann eine durchgängige und reizvolle Fußwegverbindung vom Theodor-Stern-Tiefkai zum Licht- und Luftbad hergestellt werden. Radfahrer könnten wie bislang den bestehenden Weg unter den Rosskastanien auf dem Hochkai nutzen.

#### **2. Durchblicke zum Main**

Zwischen dem Theodor-Stern-Kai und dem erweiterten Licht- und Luftbad sollen an vier Stellen Durchblicke zum Fluss geschaffen werden. Dazu wird die bestehende Böschungsbepflanzung in der Strauchschicht gerodet.

#### **3. Abgänge der Main-Neckar-Brücke**

Die fuß- und radläufige Überquerung der Main-Neckar-Brücke soll verbessert werden.

#### **4. Aufwertung Luderbachmündung und Luderbach (Verbindung GrünGürtel)**

Der Einmündungsbereich des Baches in den Main nördlich des Theodor-Stern-Kais soll naturnah umgebaut werden.

#### **5. Deutschordenstraße - Grünverbindung zum GrünGürtel**

Östlich der Deutschordenstraße liegt ein etwa 40 Meter breiter und 200 Meter langer Grünstreifen, locker mit Robinien überstanden, der Richtung Sport- und Tennisplätze und weiter Richtung GrünGürtel (Galopprennbahn) weist. Die Fläche sollte nachhaltig vor Bebauung geschützt und aufgewertet werden.

## **6. Neues Grün am Main / Erweiterung Licht- und Luftbad**

Durch die Beordnung des vorhandenen Campingplatzes wird die direkt am Main gelegene Grünfläche für die Öffentlichkeit, insbesondere für Kinder- und Jugendgruppen sowie für Sportvereine nutzbar. Die Nutzung für Dauercamper ist nicht mehr möglich. Die Grünflächen sollen dahingehend entwickelt werden, dass sie den parkartigen Charakter des vorhandenen Licht- und Luftbades mit baumüberstandenen Wiesenflächen aufgreifen. Der alte Baumbestand wird erhalten. Der Campingplatz soll mit dem benachbarten Schleusenbecken-Biotop in das Projekt „Bildungsraum GrünGürtel“ integriert werden. Hierfür sind die erhaltenswerten Gebäude der Liegenschaft nutzbar zu machen.

Das Licht- und Luftbad könnte somit um einen jederzeit zugänglichen Teil erweitert und deutlich vergrößert werden. Ein ergänzendes gastronomisches Angebot in einer dem Ort verträglichen Architektur sollte geprüft werden.

Wichtiger Bestandteil der neuen Grünfläche sind bewegliche Pontons am Ufer, damit die Besucher auf das Wasser gelangen können.

Ein schmaler, etwa 120 m langer Weg (Idee des historischen Treidelpfades) führt von der neuen Grünfläche zur Mündung des Luder- oder Königsbaches.

## **7. Schleusenbecken-Biotop**

Der Bereich des östlichen Schleusenbeckens eignet sich hervorragend, um dort Naturschutzmaßnahmen durchzuführen. Verbessert werden kann die Laichmöglichkeit für Flussfische, aber auch der Biotopwert seiner Ufer. Der Charakter des historischen Schleusenbeckens sollte dabei erhalten bleiben.

### **7.a Vervollständigung Schleusenbecken-Biotop**

Die (etwa 10) Gebäude / Hütten entlang der Straße „Niederräder Ufer“ sollen mittel- bis langfristig aufgegeben und entfernt werden, bestehende Nutzungsverträge sollen nicht mehr verlängert werden. Die derzeitigen Bewohner und Nutzer sollen sozialverträglich umgesiedelt werden.

Die geräumten Flächen sollen bepflanzt werden und den Lebensraum des Mainufers und des Schleusenbeckens ökologisch ergänzen. An zwei Stellen, z.B. in Verlängerung der vorgeschlagenen Fähr-Achse zum Sommerhoffpark, sollten Sichtachsen zum Main und zum Schleusenbecken freigehalten werden.

## **8. Personenfähre**

Um Nord- und Südufer des Mains zu verbinden, wird für die Sommerzeit der Einsatz einer Personenfähre - inspiriert durch das Projekt „shipped ships“ im Jahr 2001 – angeregt. Sie verbindet die neue Grünfläche mit dem von der Öffentlichkeit bislang weitgehend abgeschotteten Sommerhoffpark.

Der Anleger sollte in der Achse der beiden großen Platanen im Sommerhoffpark liegen.

## **9. Anbindung Sommerhoffpark-Westhafen (Nordufer)**

Auf dem nördlichen Mainufer ist im Anschluss an den Westhafen eine durchgängige Grünverbindung zum Sommerhoffpark geplant. Ausgehend von der Aussichtsterrasse des Sommerhoffparks führt die Verbindung über ein tiefer gelegenes Gelände hinweg und auf den Weg zur vorhandenen Eisenbahn-Brückenunterführung in Verlängerung des Westhafens. Um die Verbindung wie geplant zu realisieren, müssen auf dem Gelände der DB-Services Gebäude abgerissen werden.

Historisch bedeutsame Orte können inszeniert oder durch geeignete Medien erklärt werden. Die dem Ufer vorgelagerten Pfeiler des ehemaligen Nadelwehres können in die Planung einbezogen werden.

## **10. Inselbiotop mit Kiesschüttung**

Das vorhandene Uferbiotop auf der westlichen Spitze der Schleusenhalbinsel soll weiterentwickelt und in östliche Richtung vergrößert werden. Der vorhandene, wertvolle Gehölzbestand und die bereits existierende Wildwiese können integriert werden. Naturschutzmaßnahmen, die der Fischfauna zugute kommen, sind auch an der Innenseite der Inself Spitze, am nördlichen Schleusenbeckenrand möglich (z.B. Kiesschüttung unterhalb der Wasserlinie).

### **11. Brücke am westlichen Schleusenbecken mit Weganschluss**

Ziel ist es, den auf der Schleuseninsel verlaufenden Weg zu verlängern und eine durchgängige Wegeverbindung zur Mainfeldstraße herzustellen. Hierzu wird eine Zugbrücke am Ende der ehemaligen Schleuseninsel vorgeschlagen. Der Standort für den Brückenschlag ist durch das Schleusenbecken vorgezeichnet.

Die benötigten Flächen für Wegeanschluss und Brücke gehören dem Bund (Wasser- und Schifffahrtsverwaltung, WSA Aschaffenburg).

### **12. Gewerbeverlagerung**

Ein bestehendes Kfz-Gewerbe sollte mittelfristig aus der Flussaue verlagert werden. Stellplätze und Freizeitgärten sollten neu beordnet werden.

### **13. Anbindung Elli-Lucht-Park**

Südlich der Straße „Niederräder Ufer“ liegt, etwas versteckt, der Elli-Lucht-Park. Die Anbindung an das Mainufer sollte durch eine Wegweisung verbessert werden. An der Ecke Im Mainfeld / Altenheim / Gemeindezentrum sollte die Zuwegung zum Park ergänzend bepflanzt und gestalterisch aufgewertet werden.

### **14. Verbreiterung der Mainfeldstraße / des vorhandenen Weges**

Zur Entzerrung des örtlichen und überörtlichen Freizeitverkehrs und des Anlegerverkehrs ist die bestehende Mainfeldstraße umzugestalten und aufzuwerten. Sie soll zu Lasten der Klein- und Freizeitgärten um 3 - 5 Meter verbreitert werden.

Der Flächenverlust für die Gärten wird als verhältnismäßig gering bewertet, da die meisten Grundstücke sehr tief sind.

### **15. Uferplätze am Main – Öffnung der Wassersportvereinsgelände**

Ziel dieser Maßnahmen ist die Verbesserung der Zugänglichkeit des Mainufers für die Allgemeinheit auch im Bereich der Niederräder Wassersportvereine.

An mehreren Stellen sollen Zugänge zum Main geschaffen werden, die eine besondere Aufenthaltsqualität bieten. Von den hier aufgestellten Sitzgelegenheiten blickt man auf den Main und den gegenüberliegenden Flusshafen Gutleuthof und kann zugleich den Wassersportlern zuschauen. Diese Uferplätze müssten seitlich zu den Vereinen hin abgezaunt werden.

### **16. Uferweg**

Angeregt wird der Bau eines direkt am Main liegenden Fuß- und Radweges im Bereich der Wassersportvereine, um auch diesen Flussabschnitt einer breiteren Öffentlichkeit zugänglich zu machen.

Der Vorschlag ist zunächst gemeinsam mit den betroffenen Vereinen daraufhin zu prüfen, ob er mit dem dort betriebenen Wassersport und Vereinsleben vereinbar ist. Eine mögliche Konkretisierung der Planung erfolgt in enger Abstimmung mit den Vereinen.

Mittelfristig kann eine Konzentration auf die Umsetzung der Maßnahmen 14 und 15 erfolgen.

### **17. Abpflanzung von Schiffslagerplatz und Fernwärmeleitungen**

Einige der zwölf Wassersportvereine haben an den Bootshäusern zu geringe Lagerkapazitäten für ihre Boote und weichen auf Flächen jenseits des bestehenden Weges / Mainfeldstraße aus (z.B. Frankfurter Yachtclub e.V.; Schwimmclub Niederrad 1904 e.V.). Der ungepflegt erscheinende Schiffslagerplatz (Flur 6, Flurstück 31) sollte mit Hecken umfriedet und in die Grüngestaltung integriert werden.

Unterhalb und westlich der Niederräder Eisenbahnbrücken wird der Uferweg auf 150 Meter Länge von einer oberirdischen Fernwärmeleitung begleitet, die in ein Gestaltungs- und Pflanzkonzept integriert werden sollte.

## **B Alternativen**

Alternativen zum vorgetragenen Konzept zur Realisierung der Umgestaltung des Niederräder Mainufers werden nicht gesehen.

## **C Lösung / Realisierungsschritte**

Die in der Vorstudie vorgestellten Maßnahmen sollen in Planungsabschnitten im Rahmen der Objektplanung weiter bearbeitet und realisiert werden.

Für die einzelnen Planungsabschnitte bzw. Maßnahmen sind daher Bau- und Finanzierungsvorlagen zu erarbeiten.

Durch die geplanten Maßnahmen werden die Attraktivität des Niederräder Mainufers für die Frankfurter Bevölkerung erhöht und die Freiflächen nachhaltig für die Erholungsnutzung gesichert. Zugleich werden über geeignete Maßnahmen Natur und Landschaft geschützt, gepflegt und entwickelt.

Kleinräumige Eingriffe in Natur und Landschaft im Rahmen der Umgestaltungsmaßnahmen können vor Ort ausgeglichen werden.

Darüber hinaus sind Maßnahmen vorgesehen, die das Ökosystem des Mains im Wasser und am Ufer stärken und als Ausgleichsmaßnahmen für Eingriffe in Natur und Landschaft aus anderen Planungen zugeordnet werden können.

Für einige der vorgeschlagenen Maßnahmen sind wasserrechtliche Genehmigungen einzuholen. Damit können für spezifische Maßnahme entsprechende Vorbehalte bezüglich der Realisierbarkeit sowie des technischen und finanziellen Aufwandes auftreten.

## **D Kosten**

Kostenermittlungen werden im Rahmen der Objektplanung begleitend zur Vorentwurfsplanung und Entwurfsplanung des Fachamtes in den nachfolgenden Planungsschritten erarbeitet und als Teil der Bau- und Finanzierungsvorlagen vorgelegt werden.

gez.: Roth

begl.: Hilterscheid