

■ Protokoll

Datum:	14.06.2023
Zeit:	17:30-19:30 Uhr
Ort:	Frankfurt Sossenheim
Projekt-Nr.:	P502128
Protokoll-Nr.:	P007
Seitenanzahl:	7
Autor:	Maren Lipart

Auftraggeber:

Stadt Frankfurt am Main

Stadtplanungsamt
Kurt-Schumacher-Straße 10
Gebäude C – Raum C439
60311 Frankfurt am Main

Projekt:

Integriertes Verkehrskonzept zur stadtteilbezogenen Nahmobilität mit Bürgerbeteiligung für Frankfurt am Main - Sossenheim

Betreff:

Protokoll 1. Quartiersrundgang

Projektname: Integriertes Verkehrskonzept zur stadtteilbezogenen Nahmobilität mit Bürgerbeteiligung für Frankfurt am Main - Sossenheim
 Projektnummer: P502128
 Datum: 10.07.2023

Anwesende: Frau Boknecht (Stadt Frankfurt Stadtplanungsamt)
 (ohne Titel) Frau Evans (Stadt Frankfurt Stadtplanungsamt)
 Herr Lux (Stadt Frankfurt Stadtplanungsamt)
 Frau Schwab (Stadtberatung)
 Herr Fessler (Stadtberatung)
 13 BürgerInnen
 Frau Bresagk (BERNARD Gruppe Stuttgart)
 Frau Lipart (BERNARD Gruppe Stuttgart)

Verteiler:

Besprechungspunkte	Wer	Termin
<p>1. Vorwort</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nachfolgend sind die Hinweise und Anmerkungen der Teilnehmende des Quartiersrundgang zusammengestellt. Diese werden im Konzept geprüft und abgestimmt. Es handelt sich um keine konkreten Maßnahmenvorschläge. <p>2. Knoten Bahnhof Sossenheim/ Sossenheimer Weg</p> <ul style="list-style-type: none"> - Der Bahnhof ist derzeit nicht gut erkennbar und sollte sichtbarer und barrierefrei zugänglicher werden. - Eine Querungshilfe für den Fuß- und Radverkehr fehlt aktuell und wird empfohlen. - Die Bahnschranken schließen lediglich jeweils über die rechte Fahrbahnseite. Radfahrende fahren teilweise bei geschlossenen Schranken auf die Gleise, wodurch ein hohes Gefahrenpotenzial aufgrund von Fehlverhalten entsteht. BürgerInnen schlagen vor die Schranken über die ganze Breite der Fahrbahn zu schließen. 		
<p>3. Sossenheimer Weg</p> <ul style="list-style-type: none"> - Es wird über die Umgestaltung des Straßenraums diskutiert. Dabei sollen Schutzstreifen für den Radverkehr markiert werden, ggf. durch die Inanspruchnahme der Flächen des nördlichen Gehwegs. - Für den Fußverkehr soll geprüft werden den südlichen Gehweg auf 2,50 – 3,00 m zu verbreitern, ggf. unter Umwandlung der bestehenden Querparker hin zu Längsparker. Für die wegfallenden Stellplätze ist z.B. eine Parkieranlage westlich der Gleise zu prüfen. Eine ersatzlose Entfernung der Parkplätze wird kritisch bewertet. - Bei Erhalt des nördlichen Gehwegs ist dieser gegen Parker baulich abzusichern. - Es wird über die aktuelle Sperrung einer Tiefgarage in dem Wohnblock zwischen Sossenheimer Weg und Kurmainzer Straße aufgrund von Brandschutzmängeln informiert. Voraussichtlich stammen die Autos im 		

Besprechungspunkte	Wer	Termin
<p>Straßenraum aus dem benachbarten Gebäudeblock. Einige Kraftwagen sind abgemeldet.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Es wird vorgeschlagen, die Herkunft parkender Autos über eine Parkraumerhebung zu identifizieren, eine ersatzlose Entfernung der Parkplätze wird kritisch bewertet. - Aktuell wird der fließende Verkehr durch parkende Autos blockiert. Busse kommen im Zweirichtungsverkehr derzeit kaum durch. Mögliche Maßnahme zur Absicherung der nördlichen Straßenseite: Poller auf dem nördlichen Gehweg sowie regelmäßige Überprüfung und Abschleppung von Falschparkern. 		
<p>4. Knoten Dunantring/ Schaumburger Straße</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Umgestaltung des Knotenpunktes Dunantring/ Schaumburger Straße wird diskutiert. - Die aktuelle Straßengestaltung lädt trotz Tempo-30-Zone dazu ein mit hoher Geschwindigkeit abzubiegen. Der Einmündungstrichter ist zu verringern, damit langsamer abgebogen wird und die Verkehrssicherheit erhöht werden kann. - Die Tempo-30-Zone könnte bereits am Kreisverkehr beginnen. - Aufgrund parkender Autos ist die Sicht für alle Verkehrsteilnehmenden stark eingeschränkt. Die Verbesserung der Sichtbeziehungen ist erforderlich. - Der Seitenraum sollte gegen Falschparker abgesichert werden. - Es fehlt eine Querungshilfe für den Fußverkehr vom Dunantring (westliche Straßenseite) in die Schaumburger Straße, obwohl der Abschnitt ein Schulweg ist. Derzeit wird die Mittelinsel mit Grünstreifen ohne Zuwegung wild überquert. - Ebenfalls fehlt an derselben Stelle eine Querungshilfe für den Radverkehr, damit dieser direkt von der Schaumburger Straße kommend nach Süden entlang des Dunantring fahren kann. - Bei der Umgestaltung muss eine Fuß- und Radwegeanbindung zum neuen Bahnhof Dunantring (Westtangente) mitgedacht werden. - Vorschlag: Durch Radarfallen kann Temposündern Einhalt geboten werden. 		
<p>5. Schaumburger Straße</p> <ul style="list-style-type: none"> - In Wohngebieten sollten Fuß- und Radwege getrennt werden, d. h. der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. - Es wird empfohlen die Schaumburger Straße zur Fahrradstraße umzuwidmen. Der Kfz-Verkehr darf weiterhin fahren, darf den Radverkehr jedoch weder behindern noch gefährden. In einer Fahrradstraße werden Sicherheitstrennstreifen zu den parkenden Autos markiert. 		

Besprechungspunkte	Wer	Termin
<ul style="list-style-type: none"> - Vorschlag: Vorgezogene Gehwege verkürzen die zu querende Fahrbahn für den Fußverkehr. Zudem können dadurch bessere Sichtverhältnisse geschaffen werden. - Am Knotenpunkt Schamburger Straße/ Lindenscheidstraße ist zu prüfen, ob die Sperrflächen baulich dem Weg zugeschlagen werden können (Schleppkurven prüfen) 		
<p>6. Knoten Schaumburger Straße/ Brücke Schaumburger Straße</p> <ul style="list-style-type: none"> - Brücke über dem Sulzbach: Vorschlag des Einbaus eines modalen Filters o.ä., um Durchgangsverkehr in den Wohngebieten entgegenzuwirken. Rettungs- und Müllfahrzeuge müssen diese Stelle weiterhin passieren können. Der Vorschlag wird positiv bewertet. Zumal sich dadurch die derzeit unübersichtliche Einbiegesituation für Radfahrende, die aus der Sulzbachanlage auf die Schaumburger Straße abbiegen wollen, verbessern kann (wichtige Verbindung für Pendler) - Die Wegeverbindung Schaumburger Straße – Sulzbachanlage soll als Knotenpunkt optimiert und gegen Falschparker gesichert werden. - Der von Norden aus der Sulzbachanlage kommende Radweg (westlich der Sulzbachbrücke) soll in Richtungen Lindenscheidstraße und auf der Schanz besser angebunden bzw. gesichert werden. - Zur Steigerung der Aufenthaltsqualität auf der Brücke werden Sitzgelegenheiten vorgeschlagen. 		
<p>7. Schaumburger Straße</p> <ul style="list-style-type: none"> - Es soll geprüft werden, ob die Sperrflächen entlang der gesamten Route dem Gehweg zugeschlagen werden können - Entlang der Schaumburger Straße gibt es keine Kreuzung mit Doppelquerung nach Arbeitsplan Barrierefreiheit vom ASE. - Die unterschiedlichen Gehweghöhen, bei gleichzeitig sehr engen Gehwegbreiten aufgrund von zahlreichen Einfahrten (im historischen Siedlungsbereich) sind schwierig hinsichtlich der Barrierefreiheit für mobilitätseingeschränkte Personen. - Die Gehwegbreiten sind im historischen Siedlungsbereich fast durchgehend sehr eng. - Die Schaumburger Straße und die Westerwaldstraße sind wichtige Straßen für den Fußverkehr. In der Westerwaldstraße ist der Straßenquerschnitt etwas breiter, so dass sich diese von Westen kommend bereits ab der Straße Auf der Schanz eher für die Hauptachse des Fuß- und Radverkehrs anbietet als die Schaumburger Straße. - Die Ecke Schaumburger Straße / Auf der Schanz ist sehr stark frequentiert. Hier werden Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung gewünscht. 		

Besprechungspunkte	Wer	Termin
<ul style="list-style-type: none"> - Die Schaumburger Straße ist eine Einbahnstraße. Radfahren im Gegenrichtungsverkehr ist nicht erlaubt und aufgrund der engen Fahrbahn und der vielen parkenden Kfz schwierig. - Eine Erhöhung und farbliche Markierung der Kreuzungsbereiche im historischen Siedlungsbereich mit barrierefreien Übergängen wird vorgeschlagen, um die Sichtbarkeit / Einsehbarkeit für den Fußverkehr zu verbessern und den Durchgangsverkehr tempomäßig zu entschleunigen. - Von einer Einrichtung von shared spaces im historischen Siedlungsbereich wird abgeraten, da sich die Autofahrenden erfahrungsgemäß den gesamten Straßenraum aneignen. - Aufgrund des hohen Parkdrucks im historischen Siedlungsbereich sollen nach Möglichkeit keine Parkplätze entfallen. Es gibt keine alternativen Flächen, um zusätzliche KFZ-Parkplätze im öffentlichen Raum zu schaffen. - Es wird diskutiert, wie der Durchgangsverkehr im Wohngebiet zu vermeiden ist. Es wird z. B. vorgeschlagen, diesen bereits an den Zufahrtsstraßen entlang der Siegener Straße durch Maßnahmen wie z. B. per Fernbedienung zu steuerndem, versenkbarem Poller abzuhalten. Eine Zufahrt ins Gebiet mit Fernbedienung müsste allen Anwohnern möglich sein. Der Umgang mit Gästen oder Lieferverkehr ist unklar. Der Vorschlag wurde sehr kontrovers diskutiert. - Fußweg Schaumburger Straße/ Sossenheimer Mühlgasse ist sehr schmal. 		
<p>8. Knoten Westerwaldstraße/ Siegener Straße</p> <ul style="list-style-type: none"> - Im Bereich der Bushaltestelle Siegener Straße ist der Gehweg zu eng. - Lage der Fußgänger Lichtsignalanlage muss geprüft werden (zur Vermeidung von Bus-Überholmanövern im Bereich der Bushaltestelle?). - Eine Bedarfsampel für Radfahrende aus der Westerwaldstraße ist entweder mit der bestehenden Fußgänger Lichtsignalanlage zu koppeln oder in Richtung des Knotenpunktes Westerwaldstraße/ Siegener Straße zu verlegen. 		
<p>9. Knoten Westerwaldstraße/ Westerbachstraße</p> <ul style="list-style-type: none"> - Zur sicheren Aufleitung des Radverkehrs Westerwaldstraße auf die Westerbachstraße wird eine (Bedarfs-) Lichtsignalanlage empfohlen. Diese kann ebenfalls als sichere Querungsmöglichkeit für den Fußverkehr zu den Bushaltestellen dienen. - Derzeit gibt es keine nahe Querungsmöglichkeiten über die Westerbachstraße im Bereich der beiden Bushaltestellen. - Ggf. ist der Seitenraum erweiterbar, durch die Verlegung der Bushaltestelle. 		

Besprechungspunkte	Wer	Termin
<p>10. Knoten Westerbachstraße/ Carl-Sonnenschein-Straße</p> <ul style="list-style-type: none"> - Empfehlung der Prüfung, welche Abbiegebeziehungen für alle Verkehrsteilnehmenden gebraucht werden. - Prüfung des Umbaus in einen Kreisverkehr. - Sollte LSA erhalten bleiben, sollte die Ampelschaltung den motorisierten Verkehr sowie den Fuß- und Radverkehr berücksichtigen. - Im weiteren Verlauf der Westerbachstraße ist im Bereich der Autobahnauf und -abfahrten die Situation für Radfahrende aufgrund der zunehmenden Beschleunigung durch die Autofahrenden so unangenehm, dass diese lieber im Seitenraum fahren. - Es ist eine Radwegeverbindung von der Carl-Sonnenschein-Siedlung bis zum REWE weiterzudenken. Aktuell ist die Verbindung über den Flurscheideweg und durch das Gewerbegebiet nicht günstig, da es keinen direkten Zugang zum REWE gibt. 		
<p>11. Sonstige Hinweise</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Querneigung und Zustände der Gehwege im gesamten Streckenverlauf sollten ausgebessert werden - Gehwege gegen Befahrung sichern - Parkreihen mit Bäumen abschließen - Verlängerung der Achse über den Flurscheideweg ist gewünscht 		