

Erläuterungstext Ölhafenbrücke Raunheim

„ZUSAMMEN GEBAUT – Leben mit Wasser“
Wettbewerbsbeitrag im landesweiten Wettbewerb
der Landesinitiative Baukultur in Hessen 2013



Der Main und die angelagerten Freizeit- und Erholungsflächen im Mainvorland sind die räumlich verbindenden Elemente der interkommunalen Kooperation der Städte Raunheim, Rüsselsheim und Kelsterbach, deren Entwicklung die Kommunen gemeinsam im Rahmen des Städtebauförderprogramms "Stadtumbau in Hessen" seit 2006 gestalten. Der große, seit rund 20 Jahren bestehende Wunsch der Bürger der Region nach dieser Brücke, wurde im Rahmen einer 2008 durchgeführten Bürgerbeteiligung bekräftigt. Mehr als 500 Interessierte nahmen an der 'Beteiligung per Schiff' teil, die die Möglichkeit bot, die Lücke im regionalen Wegenetz und die Herausforderung durch den Ölhafen vom Wasser aus zu begreifen. Die Brücke über die Hafeneinfahrt zum Tanklager in Raunheim schließt die Lücke im überregionalen Radweg R3, der gleichzeitig Teil der Regionalparkroute und der Route der Industriekultur ist sowie die südliche Radwegeanbindung zwischen Mainz und Frankfurt darstellt.

In enger Abstimmung zwischen der Stadt Raunheim, den Planern, den entsprechenden Behörden und Akteuren wurde unter der Moderation durch das Stadtumbaumanagement der NH ProjektStadt die Brücke entwickelt und gebaut. Insbesondere die kontinuierliche und frühzeitige Einbindung und Abstimmung aller relevanten Akteure war eine wesentliche Voraussetzung zur Projektrealisierung. (In den Abstimmungsprozess zur Planung wurden einbezogen: Stadt Raunheim als Bauherr, Stadtumbaumanagement, politische Gremien der Städte Raunheim, Rüsselsheim und Kelsterbach, Planungs- und Ingenieurbüros, ausführende Firmen, Eigentümer und Betreiber des Ölhafens, Wasser- und Schifffahrtsamt, Untere Wasserbehörde des Landkreises, Amt für Straßen und Verkehrswesen, Vertreter der Belange behinderter Menschen, UNB, TÜV Hessen, Hessen Mobil.)

Durch den integrierten Planungsprozess wurde mit den Beteiligten die Brückenplanung in vielen Abstimmungsgesprächen projektiert und durch deren Anregungen konkretisiert. Die Anforderungen der Akteure haben den Bauwerksentwurf maßgeblich geprägt und verleihen ihm seine unverwechselbare Gestalt. Alle Beteiligten zeigten einen sehr hohen Anspruch an Form und Funktionalität und zugleich einen starken Willen diesem, trotz der vielen Herausforderungen, gerecht zu werden. Nur so konnte dieses Bauwerk seine einzigartige Gestaltung erhalten und das Leuchtturmprojekt der interkommunalen Zusammenarbeit verkörpern.

Die Ölhafenbrücke ist deutschlandweit das erste Brückenbauwerk über einen Ölhafen und stellt auch für das Förderprogramm "Stadtumbau in Hessen", das in besonderem Maße auf die interkommunale Zusammenarbeit hinwirkt, ein wegweisendes landesweites Vorbildprojekt dar. Die Brücke ist barrierefrei gestaltet und integriert alle Belange von Mobilität, Sicherheit, Naturschutz, Einbindung in den Landschaftsraum und Gestaltung an dieser sensiblen Schnittstelle zwischen Main, Ölhafen und Radweg.

Besonders bemerkenswert ist, dass die drei Kommunen beschlossen haben interkommunale Maßnahmen gemeinsam zu finanzieren und den kommunalen Eigenanteil zu gleichen Anteilen zu tragen.

Somit beteiligen sich alle Partnerkommunen gleichermaßen an regional wichtigen Projekten, von denen sie gemeinsam profitieren. Bei der Ölhafenbrücke beträgt der kommunale Eigenanteil an den Herstellungskosten für jede der drei Kommunen ca. 600.000 €. Darüber hinaus konnten weitere Zuschussgeber zur Finanzierung des Bauwerks geworben werden. Ein derartiges interkommunales Handeln auf freiwilliger Basis ist ein Alleinstellungsmerkmal der Kooperation und gleichfalls der Maßnahme. Einen weiteren Aspekt mit finanziellen Auswirkungen stellt die Konstruktion der Brücke dar. Durch die Ausführung in Verbundbauweise sind mit einhergehender Reduzierung wartungsintensiver Lager, langfristig geringe Wartungs- und Instandhaltungskosten für den Kommunalhaushalt zu erwarten.

Die Komplexität des Projekts und der bauliche Innovationsgehalt ergeben sich insbesondere aus den Anforderungen des Tanklagers, der Durchfahrt der Tankschiffe zum Ölhafen, der Lage im Retentionsraum des Mains und den Nutzungsanforderungen durch Fußgänger, Radfahrer inklusive der geforderten Barrierefreiheit.

Es wurde von Beginn an die Problematik der Sicherheitsanforderungen durch die Tankschiffeinfahrten und den Verlade- bzw. Löschbereich des Ölhafens im Bauwerksentwurf berücksichtigt, wobei der Schutz vor Brandgefahr im Vordergrund steht. Sowohl dem geforderten Überwurfschutz gegen brennbare Gegenstände zum Ölhafen als auch zur Hafeneinfahrt konnten durch die gewählte L-förmige Querschnittsform des Bauwerks entsprochen werden. Zum Ölhafen hin erhebt sich das vertikale Konstruktionselement (stehender Teil des L-förmigen Querschnitts) des Brückenmittelteils und bietet einen klar definierten Überwurfschutz durch eine bis zu drei Meter hohe Rückwand. Zum Main hin öffnet sich das Bauwerk. Hier erfüllt die Verlängerung der horizontalen Konstruktion (waagerechter Teil des L-förmigen Querschnitts und zugleich Verkehrsfläche) in Kombination mit einem Geländer die Anforderungen an einen Überwurfschutz zur Mainseite hin. Das wirbelsäulenartig ausgebildete Verbundbauwerk des Stahlbauteils verleiht der Brücke ihre Steifigkeit. Die auf der Nordostseite ausgeführte Spindel führt die Nutzer auf kurzer Strecke herunter, womit das Risiko vermindert wird brennende Gegenstände in das sich anschließende Tanklager zu werfen.

Die Anforderungen durch die Untere Naturschutzbehörde, nach möglichst geringem Verlust von wertvollem Retentionsraum im Mainvorland, konnte durch die vergleichsweise niedrige Position der Verkehrsfläche innerhalb der Konstruktion und die somit geringe erforderliche Höhe der Brücke entsprochen werden. Dadurch wird die Rampenlänge, bei max. 6 % Steigung, verkürzt und sowohl der erforderliche Flächenanspruch als auch die Herstellungskosten der Rampenanlage minimiert. Ferner kann die nötige Durchfahrts Höhe für Schiffe bei nahezu jedem Wasserstand gewährleistet werden.

Die Beteiligten aus allen Fachdisziplinen konnten in einem intensiven von NH ProjektStadt gesteuerten Planungsdialo g alle funktionalen Anforderungen und bautechnischen Erfordernisse gemeinsam mit dem hohen Gestaltungsanspruch in Einklang bringen. Durch die interdisziplinäre Zusammenarbeit konnte ein hervorragendes Ergebnis erzielt werden. Die komplexe geschwungene Form, die zum Main hin offene Konstruktion und die in den Main ragende Spindel eröffnen den Nutzern der Brücke besondere Raumwirkungen und spannende Ausblicke auf den Main.

Die langfristige Stärkung der Freizeit- und Erholungsfunktion ist das wesentliche Ziel der drei Städte. Durch den Brückenschlag soll das Potenzial durch Tagestourismus auf dem stark frequentierten überregionalen Radweg R3 (rund 170.000 Radfahrer pro Jahr) in den drei Städten erschlossen werden. Darüber hinaus soll das Image der Partnerstädte als attraktive Standorte des Wohnens, Lebens und Arbeitens in der Region positiv geprägt werden. Das Bauwerk ermöglicht den Bewohnern und Pendlern der angrenzenden Städte erstmals das einfache und sichere Erreichen Ihrer Arbeitsplätze und Freizeitziele per Fahrrad. Die Städte, die nun direkt mit der Ölhafenbrücke verbunden werden haben einen sehr hohen Pendlersaldo. Das interkommunale rund 100 ha große Gewerbegebiet Mönchhof, welches sich in direkter Nachbarschaft der Ölhafenbrücke flussaufwärts befindet, stellt mit seinen Arbeitnehmern ein großes Nutzerpotenzial für die Brücke als Verkehrsweg für Pendler dar. Um Alternativen zum MIV zu unterstützen werden die Kommunen nach Eröffnung der Brücke verstärkt das Thema E-Bike befördern.

Seit der Eröffnung der Ölhafenbrücke im Mai 2013 wird der Abschnitt des Mainradweges im Rahmen der interkommunalen Zusammenarbeit in der Metropolregion beworben. Die interkommunale Kooperation ist gemeinsam mit den lokalen Gewerbevereinen durch einen von der NH ProjektStadt vorbereiteten Wettbewerbsbeitrag im Landeswettbewerb „Ab in die Mitte“ 2013 als Preisträger ausgezeichnet worden und führt in diesem Kontext bis Oktober Veranstaltungen durch, bei denen das Thema Radmobilität und die Verbindung und Belegung der Innenstädte im Vordergrund steht.