



Stellungnahme zum Antrag Nr. AT/0038/2018

Vorlage: ST/0063/2018		Datum: 08.05.2018	
Baudezernent			
Verfasser:	66-Tiefbauamt	Az.:	
Betreff:			
Antrag der GRÜNEN - Ratsfraktion zur Planung des Naubaus der Pfaffendorfer Brücke			
Gremienweg:			
29.05.2018	Fachbereichsausschuss IV	<input type="checkbox"/> einstimmig	<input type="checkbox"/> mehrheitl.
		<input type="checkbox"/> abgelehnt	<input type="checkbox"/> Kenntnis
		<input type="checkbox"/> verwiesen	<input type="checkbox"/> vertagt
		<input type="checkbox"/> Enthaltungen	<input type="checkbox"/> Gegenstimmen
	TOP		ohne BE abgesetzt geändert
	öffentlich		

Stellungnahme:

Der Stadtrat hatte die Ratsanfrage der Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen ohne Beschluss zur weiteren Beratung an den Fachbereichsausschuss IV verwiesen.

Das Brückenbauamt beantwortet den Antrag der Ratsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen wie folgt:

1. Bauliche Trennung Fahrradschnellweg zum Fußweg und zur Straße

Die Pfaffendorfer Brücke verbindet unter anderem die beidseitigen wichtigen Bundesradwanderwege am Rhein miteinander. Deshalb wurden insbesondere die Zuwegungen dorthin, wie auch die erforderlichen neuen Breiten, insbesondere auch eine wünschenswerte Trennung des Rad- und Fußgängerverkehrs auf der Brücke mit dem LBM Rheinland-Pfalz und dem Radwegebeauftragten der Stadtverwaltung hinsichtlich einer Förderungsmöglichkeit nach LVFGKom ausgiebig diskutiert, im Juli 2013 so einvernehmlich festgelegt und nachfolgend in den Gremien der Stadt vorgestellt und beschlossen.

Auf Grund der vorhandenen Verkehrszahlen von rund 230 Fußgängern und Radfahrern (davon rund 140 unterstrom und 90 oberstrom) in der Spitzenstunde wurden kombinierte Rad- und Gehwege von jeweils Nettobreiten von 4 Metern zuzüglich Sicherheitsstreifen von 0,75 m zur Fahrbahn hin abgestimmt (siehe Anlage 1).

Verbunden mit deutlich besseren Anbindungen Richtung Stadt und Richtung stadtauswärts / Emser Straße und der Anordnung der Beleuchtung außerhalb der Verkehrsflächen wird insgesamt eine insgesamt verkehrlich ausreichende und deutliche Verbesserung gegenüber dem Ist-Zustand und wirtschaftlich vernünftige, vor allem aber förderrechtlich unbedenkliche Lösung für den Radverkehr hergestellt.

Darüber hinaus wird eine bauliche Trennung beider Verkehrsarten außerhalb der Brücke auch nicht fortgeführt.

Unabhängig davon würden sich Mehrkosten einer Brückenverbreiterung auf geschätzt 3,5 bis 4 Mio. Euro belaufen, welche durch Förderung nicht gegenfinanziert wären. Dazu kämen min. 100.000 Euro für Honorare beteiligter Ingenieurbüros.

Die für die kommenden Wochen vorgesehene Einleitung eines Planfeststellungsverfahrens müsste gestoppt werden, um die Vorplanungen zu überarbeiten, ebenso die Straßenentwurfplanungen, erweiterte Abstimmungen mit der Wasser- und Schifffahrdirektion usw. durchzuführen und letztlich dann die Planfeststellungsunterlagen entsprechend zu ergänzen. Die bereits laufenden Arbeiten am Bau-

werksentwurf müssten danach neu begonnen werden. Geschätzter Zeitaufwand: mindestens ein Jahr.

2. Bauliche Trennung der entgegenlaufenden Fahrbahnen

Im Bauwerksbereich bleibt die zulässige Höchstgeschwindigkeit bei 50 km/h. Daher ist eine bauliche Trennung beider Fahrtrichtungen auf Grund der hier anzuwendenden technischen Regelwerke nicht erforderlich. Darüber hinaus gibt es keinerlei signifikanten Unfallhäufungen im Begegnungsverkehr, welche gar auf fehlende Schutzeinrichtungen zurück zu führen sind. Eine bauliche Trennung würde auch das gelegentliche und ohnehin rechtswidrige Queren von Fußgängern nicht verhindern, bestenfalls etwas erschweren. Die höhenfreien Querungsmöglichkeiten an beiden Bauwerksenden werden durch den Neubau deutlich verbessert. Mit dem LBM als oberer Straßenbau- und Verkehrsbehörde und Fördergeber wurde auch hier der Querschnitt mit einer 50 cm breiten Sperrfläche zwischen beiden Fahrtrichtungen (heute 25 cm) abgestimmt und in den zuständigen Gremien der Stadt so beschlossen.

Bauliche Trennungen hätten ebenso Querschnittsänderungen von min. einem Meter Mehrbreite zur Folge mit im Punkt 1 beschriebenen negativen Folgen.

3. Anbringen von Solarmodulen an der Südseite der Brücke vorsehen und umsetzen

Die Installation einer Photovoltaikanlage an der Pfaffendorfer Brücke wurde bereits im Juni 2015 im Stadtrat abschlägig behandelt.

Gemäß verbindlicher bundeseinheitlicher Vorschriften sind Ingenieurbauwerke an allen Bauwerksteilen so auszubilden, dass sie gem. DIN 1076 regelmäßig handnah geprüft werden können. Photovoltaikanlagen verhindern dies. Sie sind also nicht zulässig bzw. müssten vor jeder Prüfung (min. alle drei Jahre) demontiert und wieder montiert werden. Die Wasser- und Schifffahrtverwaltung weist solche Anlagen bei Kreuzungen mit Gewässern 1. Ordnung ab, weil daraus resultierende Reflexionen Blendefahren erzeugen und die radarabtastenden Einrichtungen an den Brücken beeinträchtigen können.

Darüber hinaus lässt das relative filigrane Haupttragwerk der neuen Brücke keine größeren Flächen für die Aufnahme nutzbringender Photovoltaikanlagen zu. Auch machen entsprechende Anlagen am Haupttragwerk wegen der Abschattungen durch die deutlich überkragende Überbauplatte hinsichtlich Effizienz und Wirtschaftlichkeit wenig Sinn.

Darüber hinaus wurde die gestalterische Konzeption mit der Oberen Denkmalschutzbehörde insbesondere im Hinblick auf den Bestand des Welterbes Oberes Mittelrheintal so abgestimmt.

Beschlussempfehlung der Verwaltung:

Der Antrag der Ratsfraktion der Grünen wird nach Beratung mit der Empfehlung einer Ablehnung zum Beschluss an den Stadtrat zurück verwiesen.

