



Beschlussvorlage

Vorlage: BV/0077/2023		Datum: 08.03.2023	
Dezernat 4			
Verfasser:	66-Tiefbauamt	Az.: P631012	
Betreff:			
Rückbau Fußgängerbrücke und Errichtung einer ebenerdigen Fußgängerquerung Simmerner Straße			
Gremienweg:			
27.04.2023	Stadtrat	<input type="checkbox"/> einstimmig <input type="checkbox"/> abgelehnt <input type="checkbox"/> verwiesen	<input type="checkbox"/> mehrheitl. <input type="checkbox"/> Kenntnis <input type="checkbox"/> vertagt
	TOP öffentlich	<input type="checkbox"/> Enthaltungen	<input type="checkbox"/> ohne BE <input type="checkbox"/> abgesetzt <input type="checkbox"/> geändert <input type="checkbox"/> Gegenstimmen
17.04.2023	Haupt- und Finanzausschuss	<input type="checkbox"/> einstimmig <input type="checkbox"/> abgelehnt <input type="checkbox"/> verwiesen	<input type="checkbox"/> mehrheitl. <input type="checkbox"/> Kenntnis <input type="checkbox"/> vertagt
	TOP öffentlich	<input type="checkbox"/> Enthaltungen	<input type="checkbox"/> ohne BE <input type="checkbox"/> abgesetzt <input type="checkbox"/> geändert <input type="checkbox"/> Gegenstimmen
28.03.2023	Ausschuss für Stadtentwicklung und Mobilität	<input type="checkbox"/> einstimmig <input type="checkbox"/> abgelehnt <input type="checkbox"/> verwiesen	<input type="checkbox"/> mehrheitl. <input type="checkbox"/> Kenntnis <input type="checkbox"/> vertagt
	TOP öffentlich	<input type="checkbox"/> Enthaltungen	<input type="checkbox"/> ohne BE <input type="checkbox"/> abgesetzt <input type="checkbox"/> geändert <input type="checkbox"/> Gegenstimmen

Beschlussentwurf:

Der Stadtrat beschließt den Rückbau der Fußgängerbrücke und die Errichtung einer ebenerdigen Fußgängerquerung in Verbindung mit dem Umbau der Bushaltestelle in der Simmerner Straße

Begründung:

Die aus dem Jahr 1969 stammende Fußgängerüberführung über die Simmerner Straße, auf Höhe des Fort Konstantin, weist erhebliche Schäden auf, durch die die Dauerhaftigkeit, Verkehrssicherheit und Standsicherheit stark beeinträchtigt sind. Die Schäden sind so umfangreich und gravierend, dass eine Instandsetzung des Bauwerks unter technischen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten nicht mehr möglich bzw. sinnvoll ist.



Abb. Fußgängerüberführung W 212 im Zuge der Simmerner Straße

Die Schäden befinden sich hauptsächlich an den beiden herstellungsbedingten Gelenkpunkten (Montagestöße) des Überbaus, zwischen dem Mittelträger- und den beiden Außenträgersegmenten. Im Zusammenspiel mit winterlicher Streusalzbelastung wurde konstruktionsbedingt das Betongefüge im Bereich der Gelenkpunkte über Jahre hinweg zerstört. Im Jahre 1987 wurden unter anderem die beiden Gelenkpunkte während einer umfassenden Betonsanierung zusätzlich mit einer Rückhängekonstruktion in Stahlbauweise an der Unterseite des Überbaus verstärkt. Im Jahre 2010 zeigte sich erneut ein nahezu identisches Schadensbild im Vergleich zur den instandgesetzten Schäden aus dem Jahre 1987. Der Beton im Bereich der damals eingebauten Rückhängekonstruktion war teilweise bereits brüchig geworden, weshalb eine Notunterstützung mittels Stahlstützen als Sofortmaßnahme umgesetzt wurde.

Die Notunterstützung befindet sich in den Gehwegbereichen der überführten Simmerner Straße K22 und schränkt das Lichtraumprofil der Fußgänger und Radfahrer ein. Zudem kann die Notunterstützung aufgrund der beengten Verhältnisse und der angrenzenden Simmerner Straße nicht anprallsicher ausgebildet werden. Die Standsicherheit des Brückenbauwerkes ist in diesem Szenario somit nicht gegeben.

Die letzte Hauptprüfung wurde im Jahr 2022 abgeschlossen. Diese Prüfungen erfolgte durch das Tiefbauamt der Stadtverwaltung Koblenz.

Die aktuelle Zustandsnote beträgt 4,0 (= ungenügender, besonders kritischer Bauwerkszustand, schlechteste mögliche Bewertung). Bei dieser Note ist gemäß bundeseinheitlicher Vorschriften ein sofortiges Handeln geboten, was im vorliegenden Fall eine Sperrung des Bauwerks und/oder Einstieg in die Neubauplanung bedeutet.

Zur Planung eines neuen Bauwerks wurden seitens des Tiefbauamtes entsprechende Mittel in den Haushalt eingestellt.

Im Rahmen der Vorüberlegungen zu einem Ersatzneubau wurde auch der mögliche Entfall des Bauwerks bei Errichtung einer ebenerdigen Fußgängerquerung diskutiert.

Um diese Option hinsichtlich des Querungsbedürfnisses im Verhältnis zur Verkehrsbelastung in diesem Bereich einordnen zu können, wurden zunächst Verkehrszahlen sowohl auf, als auch unter der Brücke erhoben. In der Fußgängerspitzenstunde am Nachmittag wurden 75 Personen auf der Brücke gezählt. 3 Personen querten ungesichert die Fahrbahn unterhalb der Brücke. Zu dieser Zeit waren 509 Fahrzeuge + 8 Fahrräder in Richtung Karthause, sowie 382 Fahrzeuge + 8 Fahrräder in Richtung Innenstadt unterwegs.

Weiter wurden die Flächenverfügbarkeit im Querschnitt als auch die Vereinbarkeit mit dem erforderlichen Ausbau der angrenzenden Bushaltestelle der koveb geprüft.

Ein weiteres wichtiges Kriterium ist die Überprüfung der vorhandenen Sichtverhältnisse in Kombination mit der zulässigen bzw. der gefahrenen Geschwindigkeit. Im Ergebnis zeigt sich, dass ausreichende Sichtverhältnisse in beide Fahrrichtungen sowohl für Tempo 50 als auch für Tempo 70 vorhanden sind.

Unter Berücksichtigung der v. g. Prüfkriterien ist die Herstellung einer ebenerdigen Querungsstelle mit Mittelinsel als Ersatz für das Brückenbauwerk zulässig und möglich.

Das aktuelle Planungskonzept sieht folgendes für zu Fuß Gehende und Radfahrende vor: Der Gehweg auf der Seite der JVA hat eine Breite von 2,10 m. Der Seitenraum am Fort Konstantin wird in die bestehende Busbucht erweitert. So wird die Sicht auf querende Personen sichergestellt, wenn ein Bus die Haltestelle anfährt. Der Eingriff in die Busbucht hat keine Auswirkungen auf die barrierefreie Anfahrbarkeit der Bushaltestelle. Auf der Fahrbahn wird eine Mittelinsel in einer Breite von 2,50 m eingerichtet. Die Bordsteine werden als differenzierte Querungsstelle ausgeführt, sodass es einen Bereich für mobilitätseingeschränkte Personen mit einer Bordsteinhöhe von 0 cm und einen Bereich mit Tastbord in 6 cm Höhe sowie entsprechende Bodenindikatoren gibt.

Bergauf wird der Radfahrende auf einem 1,85 m breiten Radfahrstreifen neben einem 3,50 m breiten Fahrstreifen geführt. Auf Seiten der Bushaltestelle verläuft ein Fahrradschutzstreifen, welcher im Bereich vor der Mittelinsel aufgelöst wird. Dies ist auf Grund der sich annähernden Fahrgeschwindigkeiten von Rad und motorisiertem Verkehr bergab verträglich. Die Mischverkehrsführung dient zudem der Sicherheit für zu Fuß Gehende an der Querungsstelle, da bei einer getrennten Führung durch

den haltenden motorisierten Individualverkehr (MIV) für Radfahrende die Sicht auf querende Personen verdeckt würde. Das Überholen des Radfahrenden im Bereich der Querungsstelle ist nicht möglich. Nach dem Passieren der Mittelinsel wird der Radfahrende zurück auf den Radfahrstreifen geführt. Im Vergleich beider möglichen Wegführungen für zu Fuß Gehende überwiegen im konkreten Fall die Nachteile eines Ersatzneubaus des Brückenbauwerks. Zwar stellt eine Brücke immer die sicherste Querung dar, ist aber gemessen an Herstellkosten sowie hoher Folgekosten für Prüfung und Unterhaltung um ein vielfaches teurer als die ebenerdige Querung.

Brückenbauwerk:

- sicherste Querungsmöglichkeit
- hohe Anschaffungskosten, ca. 1,2 Mio. Euro (Planung und Bau)
- hohe Unterhaltungskosten (Bauwerksprüfung und -unterhaltung) ca. 12.000 Euro/Jahr
- Zuwegung von der Bushaltestelle zur Querungsstelle (Brücke) ist länger
- Querung wegen der Anrampung auf der Seite Fort Konstantin generell nicht barrierefrei möglich
- Eigener Winterdiensteinsatz auf der Brücke erforderlich

ebenerdigen Querungsstelle:

- sichere Querungsmöglichkeit
- niedrigere Anschaffungskosten, ca. 125.000 Euro (Planung und Bau)
- niedrigere Unterhaltungskosten
- unmittelbare Querung im Haltestellenbereich möglich
- Querung zwischen den Straßenseiten barrierefrei ausbildbar und die ebenerdige Querung bietet eine Verbesserung der Wegebeziehung zwischen den beiden Bushaltestellen und der Erreichbarkeit des Friedhofsingangs
- Kein eigenständiger Winterdiensteinsatz erforderlich (Mitbetreuung im Rahmen des üblichen Räum- und Streudienstes auf der Simmerner Straße)
- Verkehrsberuhigung des Straßenraumes durch Umgestaltung (Einbauten)

Für beide Varianten gilt:

- Die Rückbaukosten des Bestandsbauwerkes betragen ca. 150.000 Euro.
- Die ermittelten Zahlen hinsichtlich Querungsbedarf und Verkehrsbelastung der Simmerner Straßen lassen grundsätzlich beide Varianten zu.
- Die Zuwegung zu beiden Varianten ist nicht vollständig barrierefrei. Dies ist der geographischen Lage der Querung geschuldet und nicht änderbar. Dennoch sieht das Tiefbaunat Vorteile bei der ebenerdigen Querung, da hier die Brücke selbst nicht als zusätzliches Hindernis mit ihren steilen Zuwegungen überwunden werden muss. Aufgrund der Anschlussbereiche ist der barrierefreie Ausbau des Brückenüberbaus nicht möglich.

Unter Abwägung aller genannten Punkte wird der ersatzlose Rückbau des Brückenbauwerks, bei gleichzeitigem Neubau eines ebenerdigen Fußgängerüberwegs empfohlen.

Anlage/n:

Lageplan 19.61/06.03.23/02.01
Formblatt VEP Verträglichkeit

Finanzielle Auswirkungen:

Die investiven Gesamtkosten zur Herstellung der Maßnahme werden derzeit auf rd. 125.000.- € geschätzt. Hinzu kommen die Umbaukosten der Bushaltestelle, die von der koveb getragen werden. Die

Maßnahme wird im städtischen Haushalt über das Projekt P631012 „Fußgängerüberführung Simmerner Straße“ abgewickelt. Im Haushaltsjahr 2023 sind Planungsmittel von 10.000 € veranschlagt. Zudem stehen nicht benötigte Auszahlungsermächtigungen aus 2022 von 90.000 € zur Verfügung, die kraft Gesetz nach § 17 Absatz 2 GemHVO übertragbar sind und in 2023 verwendet werden können. Weitere erforderliche Mittel werden im Rahmen der Nachtragshaushaltsplanung 2023/ Haushaltsplanung 2024 veranschlagt.

Die Rückbaukosten des Brückenbauwerks belaufen sich auf rd. 150.000.- € (konsumtiv).

Die bauliche Umsetzung der Maßnahmen ist für das Jahr 2024 vorgesehen.

Auswirkungen auf den Klimaschutz:

Für die Herstellung einer ebenerdigen Querungsstelle müssen deutlich weniger Baumaterialien hergestellt und zur Baustelle transportiert werden als bei einem Brückenneubau. Hierdurch werden CO₂ Emissionen eingespart.

Historie: