

Beschlussvorlage für Ausschüsse



Landeshauptstadt
Mainz

öffentlich

Drucksache Nr.

1224/2016

Amt/Aktenzeichen
61/68

Datum
01.09.2016

TOP

Behandlung im Stadtvorstand gem. § 58 (3) S. 2 i. V. m. 47 (1) S. 2 Nr. 1 GemO am 08.11.2016

Beratungsfolge Gremium	Zuständigkeit	Datum	Status
Ortsbeirat Mainz-Neustadt	Kenntnisnahme	10.11.2016	Ö
Ortsbeirat Mainz-Mombach	Kenntnisnahme	10.11.2016	Ö
Verkehrsausschuss	Kenntnisnahme	22.11.2016	Ö
Ortsbeirat Mainz-Hartenberg/Münchfeld	Kenntnisnahme	22.11.2016	Ö

Betreff:

Hochbrücke Mainz-Mombach

Bericht der Verwaltung zu den

- Ergebnissen einer mikroskopischen Simulation zur künftigen Führung der Kfz-Verkehre
- Ergebnissen bereits durchgeführter Anliegergespräche
- Ergebnissen einer ersten Kurz-Expertise zu den Voraussetzungen bzw. zur technischen Machbarkeit des Brückenabrisses
- Partizipation/weiteres Vorgehen

Mainz, 02.11.2016

gez. Eder

Katrin Eder
Beigeordnete

Beschlussvorschlag:

Der **Verkehrsausschuss, der Ortsbeirat Mainz-Mombach, der Ortsbeirat Mainz-Neustadt und der Ortsbeirat Hartenberg-Münchfeld** nehmen den Sachstandsbericht der Verwaltung zur Kenntnis.

Problembeschreibung / Begründung:

1. Sachverhalt

Ausgangslage und bisherige Aktivitäten

Im November 2015 hatte das Stadtplanungsamt umfangreich über die in den nächsten Jahren anstehende Notwendigkeit einer Ersatzlösung für die bestehende ‚Hochbrücke Mombach‘ informiert. Deren maroder baulicher Zustand ließ zum damaligen Zeitpunkt eine weitere, wirtschaftlich vertretbare und den Sicherheitserfordernissen entsprechende Nutzung unter Verkehr von max. 6-8 Jahren erwarten.

Die 2015 durchgeführte Sonderprüfung hatte ergeben, dass der Zustand des Bauwerks sich gegenüber der Prüfung 2012 noch einmal verschlechtert hatte. Durch eindringendes Oberflächenwasser, insbesondere in den Bereichen der Kabeldurchführung, zeigte sich ein deutlicher Schadensfortschritt (Betonabplatzungen mit freiliegender Bewehrung, freiliegender Spannstahl mit Korrosion).

Die Abdichtung des Überbaus im Fahrbahnbereich ist ebenfalls stark schadhaft, so dass es zu andauernden Durchfeuchtungen und Schädigungen der darunterliegenden Bauteile kommt.

Die Fahrbahnübergänge wiesen ebenfalls eine Zunahme der Schäden auf, mit großflächigem Wasserdurchtritt und Schädigungen der angrenzenden Bauteile (Betonabplatzungen, freiliegende, teilweise stark verrostete Bewehrung mit stellenweisen Querschnittsschwächungen).

Neben dieser gutachterlichen Einschätzung zur Sanierungsbedürftigkeit des Bauwerkes wurde ausführlich dargelegt, dass die bauartbedingte Problematik einer „Spannungsrissskorrosionsgefährdung“ praktisch zu jedem Zeitpunkt eintreten könne, was dann zwangsläufig zu einer unmittelbaren Sperrung für den Verkehr führen müsste.

Bei dem Bauwerk besteht kein ausreichendes Ankündigungsverhalten für ein Versagen bei Spontanbruch der gegen Spannungsrissskorrosion empfindlichen Spannlieder. Dies wurde in einem gesonderten Gutachten bereits 2014 festgestellt.

Hieraus resultieren Maßnahmen, wie die Rückstufung der Brückenklasse durch das Verbot der Befahrung durch Schwerlastverkehr; diese sind jedoch nur als erste Sofort-Maßnahme einzustufen, um die Beanspruchung des Bauwerks zu reduzieren.

Ersatzlösungen / Variantenbetrachtung

Es konnte in Variantenbetrachtungen dargelegt werden, dass weder ein Abriss mit Ersatzneubau in gleicher und/oder alternativer Trassenlage, noch eine Grundsanierung des Bauwerkes vor dem Hintergrund der Kosten- bzw. Spannstahlproblematik eine auf Dauer tragfähige Lösung würden darstellen können.

Für eine überschlägliche Kostenermittlung eines Neubaus wurde eine Untersuchung zur Instandsetzung/Erneuerung der Hochstraße Nord des Büros KHP König und Heunisch Planungsgesellschaft mbH, die auf der Internetseite der Stadt Ludwigshafen veröffentlicht wurde, herangezogen. Die Delegation des Stadtplanungsamtes hatte sich auf einer Fachexkursion über die Vergleichbarkeit informiert.

Nach Anwendung der dort enthaltenen Kostensätze (aus Erfahrungswerten) können für einen Ersatzneubau folgende Kosten abgeschätzt werden:

Brückenlänge:	ca. 1.350 m
Brückenbreite:	21 m
Brückenfläche:	ca. 28.350 m ²
Kostensatz Neubau:	2.500,00 €/m ²
Kostenabschätzung:	ca. 71, 0 Mio €
Kostensatz Abriss:	350 €/m ²
Kostenabschätzung Abriss:	ca. 10,0 Mio €
zuzüglich Planungs-und Verwaltungskosten	

Auch Kostensätze des Deutschen Institut für Urbanistik, die ebenfalls als Anhaltswerte herangezogen werden können, liegen im oben aufgeführten Bereich, selbst wenn die Kostenkennzahlen mit Erhöhung der Brückenfläche abnehmen. Im Gegensatz zu berücksichtigen ist aber, dass dabei von weniger komplizierten Randbedingungen, ohne Berücksichtigung kreuzender Verkehrswege z. B. der DB ausgegangen wird, sodass mit Berücksichtigung der Lohn- und Stoffkostensteigerung in den nächsten Jahren bis zur endgültigen Baureife, ein Gesamtkostenumfang von ca. 100 Mio € brutto nicht unrealistisch ist.

Eine genauere Ermittlung der Neubaukosten würde die Beauftragung der Leistungsphasen 1 und 2 nach der Honorarordnung für Architekten- und Ingenieure bedeuten und zusätzliche Mehrkosten von ca. 450.000 – 500.000 € auslösen.

Vor diesem Hintergrund wird die Verlagerung der Verkehre, die derzeit die Brück nutzen, ausschließlich in der sog. Nullebene gesehen und die Option eines Neubaus planerisch nicht vorangetrieben. Das vom Stadtplanungsamt erarbeitete Konzept der alternativen Verkehrsführung beruht im Wesentlichen auf einem Zweirichtungsverkehr auf der Mombacher Straße zwischen der Zwerchallee und dem Knoten mit der Wallstraße. Dieses wurde den städtischen Gremien Ende 2015 bereits vorgestellt. Die Tragfähigkeit dieser Lösung hat die Verwaltung in der Zwischenzeit weiter vertieft.

Eine aktuelle Begutachtung des Brückenzustands vom Mai 2016 kommt im Ergebnis zu einer mittlerweile bereits auf das Jahr 2020 verkürzten Restnutzungsdauer. Ab diesem Zeitpunkt kann das Bauwerk nur noch mit Hilfe erheblicher Sanierungsaufwendungen im Betrieb gehalten werden. Die latente Gefährdung einer Spannungsrisskorrosion bleibt zudem dennoch bestehen.

Die Planungsaktivitäten für eine Ersatzlösung sind im Jahr 2016 insofern in mehrere Richtungen vertieft worden.

1. Mikroskopische Simulation mit VISSIM

Erste Untersuchungen der Verwaltung zur Leistungsfähigkeit der bei der Ersatzlösung betroffenen Knotenpunkte hatten deren Machbarkeit in erster Runde bereits bestätigt. Angesichts der Komplexität sowie der Tragweite der Nullebenen-Lösung hat das Stadtplanungsamt ergänzend einen einschlägig erfahrenen Verkehrsgutachter mit der Durchführung einer VISSIM-Simulation (realitätsnahe Simulation der Einzelfahrzeuge in einem vorab definierten Netzausschnitt) beauftragt, deren Aussagegüte durch die Betrachtung der Abhängigkeiten der Verkehrsabläufe an den Knotenpunkten untereinander gegenüber den vereinfachten Verfahren nach HBS (Berechnung der Leistungsfähigkeit an den Einzelknoten) deutlich präziser ist.

Die Aussagen zur technischen Machbarkeit der alternativen Verkehrsführung aus der Simulation sind zwingende Voraussetzung für alle weiteren Schritte; insofern ging die Simulation den Anliegersgesprächen zeitlich voraus.

2. Anliegersgespräche mit „Schlüsselbetrieben“

Parallel zur Erarbeitung der VISSIM-Simulation hat das Stadtplanungsamt bereits einige der betroffenen Anlieger in ersten Gesprächen über die Gesamtproblematik eines Brückenabrisses und die avisierte Ersatzlösung im Grundsatz informiert. Diese Gespräche sind ein erster Teil des an die Verwaltung gerichteten Auftrags zur Durchführung einer frühzeitigen Anlieger- und Bürgerinformation.

Ausgewählt hierzu wurden Anlieger, bei denen die „Lösung Nullebene“ eine besondere Betroffenheit des Firmengeländes erwarten lässt (Fa. Köbig), deren Zufahrtssituation sich teilweise verändert (Fa. Schott) bzw. solche, bei denen aufgrund einer sensiblen Nutzung eine frühzeitige Unterrichtung geboten schien (Kinderneurologisches Zentrum; Tierheim).

Zudem wurde ein erstes Gespräch mit der DB AG geführt, da der Brückenabriss in Höhe der Bahnüberführungen eine besondere technische Herausforderung mit voraussichtlich langen Planungsvorläufen darstellt (Rückmeldungen zu gestellten Fragen stehen seitens der DB noch aus).

3. Kurzexpertise zur technischen Umsetzung des Brückenabrisses

In Vorbereitung der Unterrichtung der Anlieger sowie der Öffentlichkeit wurde das mit den regelmäßigen Brückenprüfungen betraute Ingenieurbüro zusätzlich mit einer ersten Expertise beauftragt, die aufzeigt, welche Verfahren eines Brückenabrisses im Folgenden in einzelnen Teilabschnitten des Bauwerkes technisch zum Einsatz kommen könnten. Diese variieren nach zeitlichem Aufwand, seitlich erforderlichen Bewegungsräumen und letztlich auch Kosten.

Ob diese unterschiedlichen Verfahren eines Brückenabrisses in den verschiedenen Abschnitten des Bauwerkes letztlich zur Anwendung kommen hängt entscheidend davon ab, welche technischen und zeitlichen Rahmenbedingungen und/oder Zwangspunkte sich aus den Gesprächen mit den betroffenen Unternehmen und Anliegern herauskristallisieren.

2. Lösung

Zu den unter 1.) genannten Aspekten wurden im Detail nachfolgende Sachstände erarbeitet:

2.1 Mikroskopische Simulation mit VISSIM

Die Simulation wurde auf Basis des im Herbst 2015 vorgestellten Lösungsansatzes erstellt (**vgl. Anlage-2 Konzeptskizze**). Bereits bei der damaligen Erläuterung der Leistungsfähigkeit nach dem HBS wurde darauf verwiesen, dass die Mombacher Straße für den Beidrichtungsverkehr grundsätzlich leistungsfähig ist und deren Ausbau sich lediglich auf eine geringe Verbreiterung erstrecken werde. Umfangreicher und für die Leistungsfähigkeit letztlich maßgeblich sind hingegen die teilweise erheblichen Veränderungen der Verkehrsmengen an den Knotenpunkten. Mit Hilfe der Simulationsergebnisse ist es jetzt möglich, die Umbauerfordernisse an den Knoten nach Anzahl, Lage und Länge der einzelnen Fahrspuren exakt zu benennen. Damit liegen alle wesentlichen Grunddaten für die leistungsfähige Ausgestaltung für die anstehende CAD-Planung der Knoten jetzt vor.

Die Ergebnisse der VISSIM-Simulation wurden dem Verkehrsausschuss bereits in der Sitzung am 29.09.2016 detailliert vom Gutachter vorgestellt.

2.1.1 Grundlegenden Daten der VISSIM-Simulation / Szenarien

Die der Simulation zu Grunde gelegten Verkehrsbelastungen entstammen dem makroskopischen Verkehrsmodell der Stadt Mainz. Die Bestandssituation wurde anhand hinreichend aktueller Verkehrsdaten aus der Verkehrsdatenbank des Stadtplanungsamtes geeicht.

Neben aktuellen Verkehrszählungen zur Kalibrierung der Bestandssituation wurden die Informationen zur Routenwahl aus dem Mainzer Verkehrsmodell entnommen. Zudem sind die aktuellen Fahrplaninformationen zu Taktfrequenz und Routen im ÖPNV und die Signalzeitenpläne der tangierten Lichtsignalanlagen in die Modellierung eingeflossen.

Aus zahlreichen Tagespegeln aktueller Zählungen im und in Nachbarschaft zum Untersuchungsgebiet konnte der prozentuale Anteil der maßgeblichen Spitzenstunde am Tagesverkehr ermittelt und die jeweiligen Verkehrsmengen auf den Routen errechnet werden. Ähnlich wurde mit der Bestimmung des Schwerverkehrsanteils auf den Routen im VISSIM-Modell verfahren.

Sämtliche Informationen und Eingangsdaten wurden eng mit dem Gutachter in mehreren Terminen abgestimmt und auf ihre jeweilige Einschlägigkeit hin überprüft.

Der nicht-motorisierte Verkehr ist im Untersuchungsgebiet in lediglich geringem Umfang vorhanden. Um jedoch die Wechselwirkungen zwischen Fußgängern und abbiegenden Fahrzeugen nachzubilden, wurden alle Fußgänger- und Radverkehrsfurten mit Verkehrsmengen abgebildet. Für die Leistungsfähigkeit der Knoten wurden diese nach eher ungünstigen, d.h. höheren Ansätzen angenommen.

Als Beurteilungsmaßstab für die Leistungsfähigkeit wurden die mittlere Wartezeit sowie die mittleren und maximalen Rückstaulängen ermittelt. Grundlage hierfür ist das Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) in der Fassung von 2015.

Im Ergebnis konnte somit ein Bestandsmodell aufgebaut werden, das die realen Verkehrsabläufe bestmöglich abzubilden in der Lage ist.

Im Bestand sind alle betrachteten Knotenpunkte leistungsfähig.

Insgesamt wurden bei der VISSIM-Bearbeitung 3 Szenarien vertieft untersucht. In allen 3 Szenarien wurden jeweils die gleichen 12 Knotenpunkte betrachtet (**vergl. Anlage-1**):

- a.) Bestandsfall (s.o.)
- b.) Planfall 1.0 Verkehrsführung anlog der Konzeptskizze (**vergl. Anlagen 2 und 5**) unter Berücksichtigung der bereits vorliegenden eigenen Planungen zur Umgestaltung des Knotens Rheinallee / Zwerchallee (Köbig; **vergl. Anlage-3**) sowie des Knotens Mombacher Straße / Hattenbergstraße / Zwerchallee (**vergl. Anlage-4**)
- c.) Planfall 1.1 bauliche Anpassung derjenigen Knoten laut Planfall 1.0, die durch die Verlagerung der Verkehre in die Nullebene keine ausreichende Leistungsfähigkeit erzielen. Definition und Bewertung der notwendigen Ausbauerfordernisse

2.1.1 Ergebnisse der VISSIM-Simulation / Planfälle 1.0 und 1.1

Iterativ wurde im Verlauf der Bearbeitung der beiden aufeinander aufbauenden Planfälle 1.0 und 1.1 die Leistungsfähigkeit der untersuchten Knotenpunkte mit einer Mindestqualitätsstufe von D oder besser erzielt.

Grundsätzlich sind demnach alle betrachteten Knotenpunkte in der Lage, die durch den Entfall der Hochbrücke, teils deutliche zusätzliche Verkehrsbelastung aufzunehmen. Voraussetzung dafür ist jedoch die Anpassung einiger Knotenpunkte mit baulichen Maßnahmen.

Eine Anpassung der Signalsteuerungen wird an allen Knotenpunkten erforderlich. Die Umlaufzeiten der Planfälle liegen dabei zumeist über denen im Bestand, aber durchweg unterhalb des Maximalwertes von 100 Sekunden.

Der wesentliche bauliche Umgestaltungsbedarf zur Gewährleistung der Leistungsfähigkeit im angestrebten Planfall 1.1 stellt sich wie unten aufgeführt dar. Zu allen genannten Fahrstreifen liegen aus der Simulation die Rückstaulängen und damit die notwendigen Daten zu detaillierter Planung und Umbau vor.

Die Simulation liefert insofern exakte Angaben zu den Flächenbedarfen für die Herstellung der notwendigen baulichen Anlagen (*vergl. Anlage-5*):

- Knotenpunkt 5 (Rheinallee / Zwerchallee): Ergänzung eines separaten Rechtsabbiegestreifens von der Rheinallee in die Zwerchallee; durchgehende signaltechnische Sicherung der Fußgängerfurt zum Überqueren der Zwerchallee; Ermöglichung des Linksabbiegens auf zwei Fahrstreifen von der Zwerchallee in die Rheinallee
- Knotenpunkt 6 (Hattenbergstraße / Zwerchallee): Entfall des Linksabbiegestreifens von der Hattenbergstraße in die Mombacher Straße; Errichtung eines zweiten Fahrstreifens in der Knotenpunktzufahrt Mombacher Straße (geradeaus in Richtung Zwerchallee; links in Richtung Bruchspitze/Gonsenheim)
- Befahrung der Hattenbergstraße ab Zufahrt Schott AG (Parkplatz) im Zweirichtungsverkehr (ein Fahrstreifen je Richtung)
- Knotenpunkt 9 (Hattenbergstraße / Rheingauwall): Entfall des 2. Linksabbiegestreifens vom Rheingauwall in die Hattenbergstraße; Veränderung des 2. Geradeausstreifens auf der Hattenbergstraße zwischen Bismarckplatz und Rheingauwall zu Gunsten eines Linksabbiegestreifens in den Rheingauwall; Errichtung einer neuen Zufahrt auf der Hattenbergstraße in Fahrtrichtung Bismarckplatz mit einem Geradeaus-/Rechtsabbiegestreifen in den Rheingauwall
- Befahrung des Rheingauwalls im Zweirichtungsverkehr (ein Fahrstreifen je Richtung)
- Knotenpunkt 10 (Mombacher Straße / Rheingauwall): Entfall des zweiten Geradeausstreifens in Fahrtrichtung Rheingauwall (einwärts); Errichtung einer neuen Zufahrt am Knotenarm Rheingauwall (je ein Rechts- und Linksabbiegestreifen); Ermöglichung des Geradeausfahrens auf der Mombacher Straße auswärts über den Knotenpunkt Rheingauwall hinweg (Geradeaus-/Rechtsabbiegestreifen)
- Befahrung der Mombacher Straße im Zweirichtungsverkehr (ein Fahrstreifen je Richtung)
- Knotenpunkt 11 (Mombacher Straße/Wallstraße): Entfall der Zufahrt Hochstraße; Umwidmung des Geradeaus-/Rechtsabbiegestreifens in einen Geradeaus-/Linksabbiegestreifen auf dem Ast der Mombacher Straße vom Rheingauwall kommend; Entfall des Linksabbiegestreifens von der Wallstraße zur Hochstraße

2.2 Anliegergespräche mit „Schlüsselbetrieben“

Aus den bereits geführten Sondierungsgesprächen mit ausgewählten Anliegern ist für die Umsetzung der Verkehrsführungsvariante in der Nullebene zunächst kein k.o.-Kriterium ersichtlich.

Von besonderer Bedeutung ist hierbei die grundsätzliche Zustimmung der Fa. Köbig zum Eingriff in die ihr Firmengelände betreffenden Flächen zu erwähnen.

Entlang der Rheinallee werden im Zuge des erforderlichen Umbaus am Knoten Rheinallee / Zwerchallee für die Herstellung einer weiteren Abbiegespur in die Zwerchallee zehn bislang von der Fa. Köbig genutzte Stellplätze benötigt. Die Fa. Köbig hat einem Flächentausch mit Ersatzflächen für Stellplätze vor ihrem Firmengelände entlang der Zwerchallee in den Gesprächen grundsätzlich zugestimmt.

Das 80-Amt für Wirtschaft und Liegenschaften hat hierzu die anschließende Detailabstimmung mit der Fa. Köbig aufgenommen.

Die Fa. Schott AG hat sich mit der veränderten Zu-/Abfahrtsituation von der Hattenbergstraße zu ihren Firmenparkplätzen grundsätzlich einverstanden erklärt. Hier wird künftig bei der Ausfahrt auch ein Linkseinbiegen in Richtung Bismarckplatz möglich sein.

Das Kinderneurologische Zentrum und das Tierheim sehen insofern keine grundsätzlichen Bedenken, als deren Erreichbarkeit weiterhin gewährleistet bleibt und die internen Abläufe durch die Realisierung der alternativen Verkehrsführung nicht tangiert werden.

Das Kinderneurologische Zentrum ist in erster Linie lärmsensibel in Bezug auf die etwaigen Beeinträchtigungen im Kontext des Brückenabrisses. Hier gelte es bei der Detailplanung darauf zu achten, wie eine übermäßige Verlärmung des Außenbereiches (Garten) vermieden und der Betrieb des Schlaflabors störungsfrei aufrechterhalten werden könne.

3. Kurzexpertise zur technischen Umsetzung des Brückenabrisses

Es wurde im ersten Schritt eine Vorstudie beauftragt, um mögliche Abbruchvarianten darzustellen. Hierbei erfolgt noch keine Ermittlung einer Vorzugsvariante, dies ist der eigentlichen Planung vorbehalten. Dazu müssen weitere Aspekte aus technischer und wirtschaftlicher Sicht betrachtet werden, die derzeit bei den Betroffenen abgefragt werden.

Wesentlich ist dabei u.a. die Verfügbarkeit von Teilflächen (Grundstücke, überbaute Gebäude, Bahngelände, Straßen) über größere Zeiträume oder zumindest temporär in Sperrpausen. Eine Bewertung im Hinblick auf die Umsetzbarkeit der verschiedenen, unten dargestellten, Varianten in Abhängigkeit von den örtlichen Bedingungen muss insofern noch erfolgen.

Folgende Abbruchverfahren sind im Brückenbau grundsätzlich möglich und im Bereich der Hochbrücke Mombach vertiefend auf ihre Umsetzbarkeit zu untersuchen:

3.1 Konventioneller Abbruch mit speziell ausgerüsteten Abbruchbaggern

- in der Regel vom Boden aus, ggf. mit zusätzlichem Abbruch mit Gerät auf der Brücke
- seitlich neben der Brückenkappe sind Streifen mit der Breite von 17,50 m erforderlich, um Arbeiten seitlich des Überbaus durchführen zu können
- Das Verfahren kann in folgenden Fällen keine Anwendung finden:
 - bei Bahnstrecken unter Betrieb
 - bei Gebäuden unter oder dicht neben dem Überbau (dies betrifft i.W. den Bereich des Tierheimes)

3.2 Aushub

- Ausheben und Ablegen einzelner Bauteile nach Zerteilen des Bauwerks durch Schneiden oder Sägen (Diamantsägen oder Seilsägen)
- das Verfahren ist durch die Größe der auszuhebenden Teile (Gewicht) und die Entfernung des Kranstandortes zum Bauteil (Ausladung) limitiert
- für die Montage und Demontage des Kranes sind Sondertransporte und ausreichend Platz zur Montage des Auslegers erforderlich (dies bietet sich z.B. im Bereich Achse 22 – 23 - DB-Strecke S3523 / Mainz-Alzey - an

3.3 Querverschub einzelner Bauwerkssegmente

- wenn konventioneller Abbruch wegen darunterliegender Gebäude oder Bahntrassen nicht möglich ist, kann ein Verschub einzelner Felder (schräg) seitlich in Bereiche, in denen dann die Segmente zerkleinert werden können, in Frage kommen
- dies bietet sich z.B. im Bereich Achse 10 – 11 (DB-Strecke S3525 / Mainz-Mombach – Wiesbaden) und im Bereich Achse 14 – 15 (DB-Strecke S3510 / Köln – Mainz an.

3.4 Längsverschub einzelner Bauwerkssegmente

- wenn konventioneller Abbruch wegen darunterliegender Gebäude oder Bahntrassen nicht möglich ist, kann ein Verschub einzelner Felder (schräg) längs der Trasse in Bereiche, in denen dann die Segmente zerkleinert werden können, in Frage kommen
- dadurch ergibt sich kein zusätzlicher Flächenbedarf (gegenüber dem konventionellen Abbruch / Verfahren 3.1)

3.5 Abbruch im Schutz einer Vorschubrüstung

- ein dem Herstellen der Brücke analoges Verfahren ist der Rückbau mittels Vorschubrüstung
- die Vorschubrüstung erlaubt den Abbruch oberhalb kritischer Bereiche (Bebauung, Bahnstrecken)
- die Vorschubrüstung benötigt Platz zur Montage bzw. Demontage
- aus wirtschaftlichen Gründen ist zunächst die Machbarkeit aller anderen Varianten abzuklären

4. Partizipation/weiteres Vorgehen

Der Mainzer Verkehrsausschuss hat in einem Beschluss vom 1. Dezember 2015 die Verwaltung mit einer Öffentlichkeitsbeteiligung/Partizipation im Rahmen des Projektes „Hochbrücke Mainz-Mombach“ beauftragt.

Diesem Auftrag kam das Verkehrsdezernat/Stadtplanungsamt mit der ersten Veranstaltung (Anliegerinfo) am 27. September 2016 und der zweiten Veranstaltung (Bürgerinformation) am 6. Oktober 2016 nach.

Die aus der Bürgerschaft gestellten Fragen konzentrieren sich in erster Linie auf drei Themenkomplexe „Situation während des Umbaus der Lösung Ebene 0“, „Situation nach Außerbetriebnahme der Hochbrücke“ und „Betroffenheit der Anlieger während des Abrisses der Brücke“.

Situation während des Umbaus der Lösung Ebene 0:

- Die Verkehrsverwaltung macht deutlich, dass es natürlich während der Bauzeit der einzelnen Knotenpunkte der Lösung auf der Ebene 0 zu verkehrlichen Beeinträchtigungen kommen wird. Diese können aber zum heutigen Zeitpunkt noch nicht 100%ig angegeben werden.
- Vor einem Umbau der Knotenpunkte wird, wenn es erforderlich wird, noch einmal mit den jeweils betroffenen Anliegern Kontakt aufgenommen.
- Zum jetzigen Zeitpunkt kann noch nicht abschließend mitgeteilt werden, wann der Ausbau der Knotenpunkte abgeschlossen sein wird. Im Moment kann nur bestätigt werden, dass die Finanzmittel für den Umbau im Doppelhaushalt 2017/2018 eingestellt sind.

Situation nach Außerbetriebnahme der Hochbrücke:

- Nach der Außerbetriebnahme der Hochbrücke stellen sich gegenüber heute wesentlich höhere Verkehrsbelastungen im Bereich der Zwerchallee ein. Hier muss die Querungsnotwendigkeit des Entsorgungsbetriebs berücksichtigt werden.
- Dem aus dem Auditorium vorgebrachten Vorschlag, die Hattenbergstraße durchgängig im Zweirichtungsverkehr zu befahren, kann die Verwaltung nicht folgen. Dies werde durch die mangelnden Platzverhältnisse und die Notwendigkeit, stadtauswärts 2-spurig den Verkehr zu führen, verhindert.
- Die Verwaltung informiert darüber, dass die Brücke letztlich abgerissen werden muss. Dies muss nicht zwingend zeitnah nach der Außerbetriebnahme erfolgen. Allerdings verursacht auch das stillgelegte Bauwerk langfristig erhebliche Unterhaltungskosten, weshalb der Abbruch langfristig wirtschaftlich geboten sei.

Betroffenheit der Anlieger während des Abrisses der Brücke:

- Bei den Anwesenden herrschen Bedenken, dass es während eines Brückenabrisses z.T. zu bedeutenden Einschränkungen kommen wird. Die Verwaltung und der Brückengutachter erläutern, dass hier versucht wird, auf die Belange der einzelnen Anlieger einzugehen. Dazu werden zu einem gegebenen Zeitpunkt weitere Gespräche z.T. auch bilateral stattfinden.
- Wie lange der Abriss der Brücke in den einzelnen Segmenten in Anspruch nehmen wird lässt sich derzeit noch nicht verlässlich angeben. Bereits jetzt ist aber davon auszugehen, dass weder die Arbeitsabläufe noch die Finanzierung des Abrisses einen solchen in einem Zuge zulassen.
- Die Brückenpfeiler und deren Fundamente werden überall dort zurückgebaut, wo es erforderlich ist.

Die Verwaltung und der Brückengutachter beantworten die gestellten Fragen zur Zufriedenheit aller Teilnehmer.

Die Verwaltung wird nun aufgrund der Ergebnisse der VISSIM-Simulation die notwendigen Umbauten weiter voranbringen und zu gegebener Zeit den Gremien vorstellen.

5. Alternativen

keine

6. Analyse und Bewertung geschlechtsspezifischer Folgen

nicht relevant

Finanzielle Auswirkungen:

Die Kosten für Tiefbau und infrastrukturelle Maßnahmen für dieses Projekt können zum derzeitigen Zeitpunkt noch nicht genau beziffert werden. Nach derzeitigem Kostenermittlungsstand wurden für den HH 2017/2018, 253.600,-€ angemeldet.

Anlagen:

- Anlage-1 Übersichtsplan mit den relevanten Knotenpunkten des VISSIM-Modells
- Anlage-2 Konzeptskizze zur Führung des Kfz-Verkehrs in der Nullebene
- Anlage-3 Vorhandene Planung für den Planfall KP 5 (Rheinallee / Zwerchallee)
- Anlage-4 Vorhandene Planung für den Planfall KP 6 (Mombacher Straße / Hattenbergstraße / Zwerchallee)
- Anlage-5 Fahrstreifenaufteilung Planfall