

Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement
Postfach 3229, 65022 Wiesbaden

Gemeindevorstand der
Gemeinde Niedernhausen
Wilrijkplatz

65527 Niedernhausen

Aktenzeichen 20 g - L 3027 - 21030 - PL 14.03

Bearbeiter/in Thomas Ramolla
Telefon (0611) 765 3853
Fax (0611) 765 3871
E-Mail Thomas.Ramolla@mobil.hessen.de

Datum 30. März 2020

L 3027 - UF DB in Niedernhausen, Wiesbadener Straße
Stellungnahme zum Beschluss der Gemeindevertretung vom 04.12.2019

Sehr geehrte Damen und Herren,

nachdem wir Ihnen unsere Planung zum Ersatzneubau der Brücke über die Bahn im Zuge der Wiesbadener Straße (L 3027) erläutert haben, hat Ihre Gemeindevertretung mit Beschluss vom 04.12.2019 die Zustimmung zum Entfallen der Planfeststellung dieser Planung unter Auflagen verweigert.

Diese Auflagen umfassen im Wesentlichen die folgenden vier Punkte:

- Bauzeit ist zu verkürzen
- Errichtung einer provisorischen Fußgängerbrücke während der Bauzeit
- Gestaltung der neuen Brücke als Fachwerkkonstruktion wird abgelehnt
- beidseitige Radwege auf der neuen Brücke (geplant ist lediglich ein Schutzstreifen bergauf).

Da wir in unseren Erläuterungen wiederholt deutlich gemacht haben, dass eine Nicht-Zustimmung (zum Entfallen der Planfeststellung) ein Planfeststellungsverfahren mit entsprechender Dauer erforderlich machen wird, möchten wir in Bezug auf die o.g. Punkte wie folgt verfahren.

Faktenlage:

Die örtlichen Umstände lassen nach Ablauf der Restnutzungsdauer des bestehenden Bauwerks Ende 2021 Kompensationsmaßnahmen nur bedingt zu, abhängig von der weiteren Schadensentwicklung (Gefahr der Spannungsrissskorrosion, Rissverhalten, schlechter Erhaltungszustand, Zustand der Hohlkörper).



Als Kompensationsmaßnahmen kommen in Betracht:

- Verkehrliche Beschränkung (Verbot für -Schwerverkehr, -motorisierter Verkehr und / oder -nichtmotorisierter Verkehr = Vollsperrung). Eine Vollsperrung wäre auch die Folge beim gegebenenfalls erforderlichen Abbruch des Bestandsbauwerkes, wenn bei den zukünftigen Sonderprüfungen am Überbau statisch relevante Risse festgestellt würden.
- Aufgrund zahlreicher Hohlstellen an der Spritzbetonschale der Überbauunterseite besteht durch möglicherweise herabfallende Betonteile für den Bahnverkehr Gefahr im Verzug. Daher mussten die Bauwerksprüfungen auf jährliche Sonderprüfungen verdichtet werden, bei denen die gesamte Überbauunterseite mit dem Geologenhammer abgeklopft wird. Außerdem wird die Brücke quartalsmäßig auf Verformungen geprüft. Eine Ertüchtigung der Hohlkörperplatte ist aufgrund der Gegebenheiten mit wirtschaftlich vertretbarem Aufwand nicht möglich. Sollten diese Untersuchungen zu dem Schluss kommen, dass ein sicherer Betrieb der Bahnstrecke nicht mehr gewährleistet werden kann, wäre die Sperrung der gesamten Bahnstrecke die Folge. Dies ist zwingend zu vermeiden.
- Um bei der Feststellung von Gefahr im Verzug für den Bahnverkehr diesen nicht unnötig einzuschränken, ist in diesem Fall der Abbruch des bestehenden Bauwerks auch ohne Baurechtsverfahren erforderlich und auch möglich. Ein dann noch nicht vorliegendes Baurecht für den Neubau bedingt somit eine erhebliche Beeinträchtigung der Niedernhausener Bevölkerung durch die entstehende zeitliche Lücke ohne weiteren Baufortschritt bis zur Baugenehmigung sowie die weitere Zeitspanne des Ersatzneubaus bis zur Verkehrsfreigabe.

Die Brücke liegt innerhalb der Ortsdurchfahrt der L 3027. Gemäß § 41 Abs. 4 S. 3 Hessisches Straßengesetz ist die Gemeinde Straßenbaulastträger für Gehwege. Das gilt auch für die Gehwege auf der Brücke. Vor diesem Hintergrund handelt es sich bei dem Ersatzneubau um eine Gemeinschaftsmaßnahme zwischen der Gemeinde Niedernhausen und dem Land Hessen. Ein Baulastträger darf nur Anlagenteile herstellen, für die er zuständig ist, die also in seiner Baulast liegen. Sollte ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden müssen, kann Hessen Mobil als Vertreter des Landes nur das Bauwerk und die Fahrbahn planfeststellen lassen. Gehwege würden ohne Ihre Kooperation auf diesem Wege voraussichtlich nicht hergestellt werden können.

Zielvorgabe:

Um eine Situation zu vermeiden, die die Aufrechterhaltung des Bahnverkehrs gefährdet und außerdem zu erheblichen verkehrlichen Beeinträchtigungen vor allem für die Bevölkerung von Niedernhausen führen würde, ist eine Verkürzung der Genehmigungsphase unter allen Umständen anzustreben.

Alle beteiligten Baulastträger (Land Hessen, Deutsche Bahn für die Einhaltung des notwendigen lichten Höhe der DB-Trasse, Gemeinde Niedernhausen für die Gehwege) sind aufgefordert, kooperativ Lösungen zu finden, die neben den Ansprüchen an die Bauzeit, das Stadtbild, die zukunftsfähige Nutzbarkeit und die Minimierung von Beeinträchtigungen während der Bauzeit auch eine wirtschaftlich und haushaltsrechtlich vertretbare Verwendung der Baumittel sicherstellt.

Planungsanpassung:

Radverkehr:

Die nunmehr vorgesehene Radwegführung in Form eines 2,00 m breiten Schutzstreifens auf der Fahrbahn bergauf ist mit der Steuerungsgruppe Radverkehr von Hessen Mobil abgestimmt und folgt den aktuellsten Planungsgrundsätzen zur Nahmobilität.

In diesem Zusammenhang ist die übrige Breite der Fahrbahn mit 5,00 m anzusetzen, um eine Begegnung Pkw / Pkw (eingeschränkt Lkw) ohne Beeinträchtigung des Radverkehrs zu ermöglichen.

Konstruktive Auswirkung auf den Brückenüberbau:

Die Mehrbreite von 0,50 m für den Schutzstreifen (statt 1,50 m) kann nach entsprechender Prüfung unter Reduktion des Spaltes zwischen den Gesimsbalken des Fahrbahnoberbaus und der Stahlkonstruktion (derzeit beidseitig je 0,30 m) kompensiert werden.

Dies ist insbesondere aufgrund der vorgesehenen Montage oberhalb der Kreuzung mit anschließendem Transport über eine Länge von ca. 600 m über die L 3027 erforderlich (Zwangspunkte durch Bebauung). Eine weitere Verbreiterung des Querschnitts hätte zur Folge, dass die Montage nicht auf dem Parkplatz oberhalb der Ortslage erfolgen könnte, sondern in unmittelbarer Nähe der Kreuzung. Dies würde zu erheblichen bauzeitlichen Beeinträchtigungen der Umgebung, insbesondere des Hotelbetriebes und des Kindergartens führen.

Gestaltung des Brückenüberbaus:

Die Gestaltung der neuen Brücke ist nach Rücksprache mit den Entscheidungsträgern bei Hessen Mobil auch als Bogenbrücke möglich; diese Variante ist nahezu kosten- und bauzeitenneutral zur Fachwerkvariante. Dies ist abzuleiten aus der entsprechenden Bewertungsmatrix zu den untersuchten Varianten. Da bei der Bogenbrücke für den Transport vom Montageplatz bis zur Endposition Verstärkungen erforderlich werden, die nach Erreichen der Endposition noch zurückzubauen sind, verlängert sich die Bauzeit gegenüber der Variante Fachwerküberbau. Hessen Mobil würde diese Variante aber mittragen, sofern hier Vorteile bzgl. der Verträglichkeit mit dem Stadtbild gesehen werden.

Bauzeit:

Eine Verkürzung der Bauzeit ist in keinem Fall möglich. Die Variante semi-integrales Bauwerk (ohne obenliegendes Tragwerk) würde aufgrund der hierbei erforderlichen Stützen im Gleisbereichen erheblich mehr Sperrpausen durch die DB mit entsprechender Verlängerung der Bauzeit sowie umfangreichen Nacht- Sonn- und Feiertagsarbeiten mit sich bringen.

Die Beeinträchtigungen für Bahnreisende bedingt durch viele erforderliche Sperrpausen würden hierbei ebenfalls erheblich zunehmen.

Behelfsbauwerk über die Bahn während der Bauzeit:

Die Forderung nach einer Behelfsbrücke für die Fußgänger während der Bauzeit wurde bereits umfangreich argumentativ zurückgewiesen. Die Errichtung eines solchen Bauwerks ist aufgrund der Oberleitungen der Bahn nur mit hohem zeitlichen und finanziellen Aufwand möglich und steht in keinem Verhältnis zur oben erwähnten ökonomischen Verwendung von Steuermitteln. Hinzu kommt, dass die Zuwegung zu dieser Behelfsbrücke aufgrund der umgebenden vorhandenen Bebauung und der Flächeninanspruchnahme des Baufeldes zur Herstellung der neuen Widerlager nur unter Inanspruchnahme von weiteren privaten Flächen (für erforderliche provisorische Wegführungen und Verbauten) möglich ist.

Die innerörtlichen Umleitungen sind für die nichtmotorisierten und motorisierten Verkehrsteilnehmer zumutbar.

Sollte dennoch die Forderung nach einem Behelfsbauwerk während der Bauzeit bestehen bleiben, steht es der Gemeinde Niedernhausen frei, sämtliche dafür notwendige planungstechnische und –rechtliche Voraussetzungen in eigener Verantwortung und bei eigener Kostentragung zu veranlassen. Bei Vorliegen einer entsprechenden Kostenübernahmeerklärung ist Hessen Mobil bereit, diese Leistungen auszuführen. Eine vorsichtige Kostenschätzung geht von mindestens 1,35 Mio. Euro Bau- und Vorhaltekosten aus (bei Errichtung mit erforderlicher Mittelstützung im Gleisbereich). Planungsleistungen sind hierbei noch nicht enthalten.

Fazit:

Hessen Mobil als Verfahrensführer zur Erlangung des Baurechts bittet die Gemeinde Niedernhausen hiermit erneut um Zustimmung zum Entfallen der Planfeststellung unter Berücksichtigung der o.g. Plananpassungen und um Abschluss einer Planungsvereinbarung bezüglich der Wiederherstellung der Gehwege.

Hierzu bitten wir um Nennung der Termine zur möglichen Beschlussfassung durch die Gemeindevertretung und bieten gerne weitere Erläuterungen an.

Hessen Mobil treibt die Planung in diesem Sinne voran und gewährleistet darüber hinaus auch die Einhaltung aller in gutachterlicher Weise beschriebenen oder noch zu beschreibenden Festlegungen hinsichtlich Baulärm und baubedingten

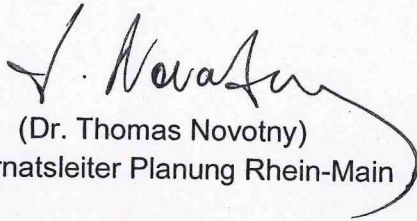
Hessen Mobil
Straßen- und Verkehrsmanagement

Erschütterungen, auch ohne die rechtliche Festsetzung mittels Planfeststellungsbeschluss.

Hessen Mobil fordert hiermit ausdrücklich auch von allen beteiligten Baulastträgern ein, ihrer Verantwortung zur reibungslosen Umsetzung der Maßnahme gerecht zu werden.

Bei Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen
im Auftrag



(Dr. Thomas Novotny)
Dezernatsleiter Planung Rhein-Main