



Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau
Postfach 3269 | 55022 Mainz

Vorsitzenden des Ausschusses für
Wirtschaft und Verkehr
Herrn Thomas Weiner, MdL
Landtag Rheinland-Pfalz
55116 Mainz



DER MINISTER
Dr. Volker Wissing
Stiftsstraße 9
55116 Mainz
Telefon 06131 16-2201
Telefax 06131 16-2170
poststelle@mwwlv.rlp.de
www.mwwlv.rlp.de

15. April 2019

Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr am 26. März 2019
TOP 4 Instandsetzung Bendorfer Brücke
Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN nach § 76 Abs. 2 GOLT – Vorlage 17/4543

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

entsprechend der Zusage in der Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr am 26. März 2019 erhalten Sie zu vorgenanntem Tagesordnungspunkt den beigefügten Sprechvermerk.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Volker Wissing

Sprechvermerk

Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr am 26. März 2019

TOP 4 Instandsetzung Bendorfer Brücke

Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN nach § 76 Abs. 2 GOLT

- Vorlage 17/4543 -

Anrede,

Seit Jahren kommt es immer wieder auf der Rheinbrücke Bendorf im Zuge der A 48 zu Ausbrüchen im Straßenbelag. Diesbezügliche Untersuchungen ergaben, dass der Fahrbahnbelag mitsamt der Abdichtung entfernt und erneuert werden muss. Zeitgleich werden weitere Mängel an der Brücke, z. B. an den Brückenübergängen und der Betonkonstruktion, beseitigt.

In der Zeit von Mitte April bis Mitte Dezember dieses Jahres wird die Brücke in Fahrtrichtung Höhr-Grenzhausen instandgesetzt. Nach einer Winterpause ohne Bauaktivitäten ist die Sanierung zwischen Ende März und Anfang Dezember 2020 in der Gegenrichtung fest eingeplant.

Die bestehenden Fahrbahnbreiten auf der Brücke sind zu gering, um eine Verkehrsführung mit vier Fahrstreifen während der Bauzeit auf einem Bauteil zu ermöglichen. Die Arbeiten werden daher unter einer sogenannten 3+1-Verkehrsführung durchgeführt. Für den Verkehrsteilnehmer stehen damit immer zwei verengte Fahrstreifen mit einer Mindestbreite von 3,25 m in jeder Fahrtrichtung zur Verfügung.

Nach den derzeitigen Planungen kann der Geh- und Radweg auf der Rheinbrücke Bendorf während der gesamten Baumaßnahme für den Verkehr geöffnet bleiben.

Aufgrund der unterschiedlichen Höhenlage der beiden Richtungsfahrbahnen auf der A 48 muss die Verkehrsführung in Richtung des Autobahndreiecks Dernbach bis auf Höhe des Parkplatzes Nonnenberg geführt werden. Die deutlich längere Verkehrsführung wird für eine Deckenerneuerung genutzt, die eigentlich später geplant war. Auf einer Länge von 2,8 Kilometern wird die Fahrbahn auf ganzer Breite erneuert. Der Fahrbahnbelag wird mit einem lärmgeminderten Gussasphalt hergestellt.

Aufgrund der bewegten Topographie und Kurvigkeit der A 48 ist eine aufwendige Stauwarnanlage mit LED-Hinweistafeln erforderlich. Weitere LED-Anzeigen werden auch auf den angrenzenden Autobahnen A 3 und A 61 installiert. So sollen die oft folgenschweren Auffahrunfälle an den Stauenden vermieden werden.

Die nun anstehende Sanierung dient dem Erhalt der Verkehrssicherheit der Brücke bis zu ihrem mittelfristigen Ersatzneubau. Dieser ist erforderlich, da das 1965 errichtete Bauwerk dem heutigen Verkehrsaufkommen von rund 70.000 Fahrzeugen pro Tag kaum noch gewachsen ist. Dies ergab eine Nachrechnung in 2014/2015.

Ein Teilabriss und der Neubau eines Brückenbauteils unter Aufrechterhaltung des Verkehrs auf dem zweiten Bauteil ist dabei nicht möglich, da sich die Bauteile im Strombereich zwei Pfeiler teilen. Zudem ist die bestehende Fahrbahnbreite zu gering, um eine Behelfsverkehrsführung mit 4 Fahrstreifen während der Bauzeit auf einem Bauteil zu ermöglichen.

Seit Ende 2015 ist eine Machbarkeitsstudie beauftragt, um mögliche Trassierungs- und Ausbauvarianten zu prüfen, die Aus- und Einwirkungen auf das verkehrliche, (wohn-) bauliche, ökologische etc. Umfeld abschätzen zu können und die bestmögliche Lösung zu finden. In unmittelbarer Nähe der Brücke befinden sich Wohn-, Misch- und Gewerbegebiete, Versorgungseinrichtungen, Bahnanlagen, die Anschlussstelle Bendorf-Neuwied mit den Anbindungen an die Bundesstraßen B 42 und B 413 sowie FFH- und Naturschutz-, Landschaftsschutz- und Wasserschutzgebiete. Zusätzlich sind die Belange der Schifffahrt, des Bergbaus und die zum Teil stark bewegte Topographie zu berücksichtigen.

In diesem Spannungsfeld gestaltet sich die Erarbeitung möglicher Trassenvarianten im Rahmen der Machbarkeitsstudie aufgrund der zahlreichen Konfliktpunkte sehr komplex und zeitaufwendig. Weiterhin sind auch die Anbindung an die Bestandsstrecken und die Geh- und Radwegverbindung zu berücksichtigen.

Die Machbarkeitsstudie steht kurz vor der Fertigstellung.