

Stadtverwaltung Lahnstein

Sitzungsvorlage

Drucksachen-Nr.: **MV 23/4449**

Fachbereich	Datum	
Fachbereich 4 - Bauen, natürliche Lebensgrundlagen und Eigenbetrieb WBL	17.08.2023	

Beratungsfolge	Sitzungstermin	öffentlich / nichtöffentlich
Fachbereichsausschuss 4	06.09.2023	Ö

Neue Lahnquerung; hier: Abstimmungstermine

Sachverhalt:

Bis zur BUGA 2029 soll entlang des Rheinuferes in Lahnstein eine durchgehende touristische Radwegführung entstehen. Hauptbestandteil soll neben dem Ausbau der Radwege entlang des Rheins, eine neue Fuß- und Radwegbrücke auf Höhe der Lahnmündung sein, die das Rheinufer in Niederlahnstein mit der Hafenc mole in Oberlahnstein (Hafenköpfchen) verbindet. Hierzu wurde im Jahr 2022 das Ingenieurbüro sbp mit der Erstellung einer Machbarkeitsstudie beauftragt, in der im Vorfeld verschiedene Trassen- und Ausführungsvarianten untersucht werden sollten.

Die Studie wurde am 16.02.2023 im Fachbeirat Welterbe Oberes Mittelrheintal vorgestellt. Dabei wurden insbesondere die Verträglichkeit mit den von der UNESCO geforderten Attributen, die erhaltenswerten Grünflächen, das Denkmalumfeld, sowie die Sichtbeziehungen von und nach Stolzenfels thematisiert, die bei der Planung unbedingt zu berücksichtigen sind. Nach Überarbeitung der Trassenvarianten, wurde die Studie am 26.04.2023 im Fachbereichsausschuss 4 und am 11.05.2023 im Stadtrat vorgestellt. Dabei wurde der Beschluss gefasst, die Stadtverwaltung mit der europaweiten Ausschreibung der Planungsleistungen zu beauftragen.

Wesentliche Planungsparameter für die Planung der Brücke und u.a. der Anschlussrampen stellt das zu überführende Lichtraumprofil der Schifffahrt auf der Lahn sowie die Anforderungen aus dem Hafenbetrieb Oberlahnstein dar.

Auf der Grundlage der Vorgaben der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) wurde seitens der Verwaltung zunächst von einer Mindestdurchfahrts höhe von 9,10 m über höchstem Schifffahrtswasserstand (HSW) ausgegangen, woraus sich unter Berücksichtigung des Gefährdungsraumes eine Durchfahrts höhe von 13,65 m

über HSW ergeben hätte. Diese großen Höhen über HSW würden jedoch sehr lange und auch steile Anschlussrampen für die Rad- und Fußgängerbrücke bedeuten.

Aus diesem Grund hat die Verwaltung bereits in 2022 dem Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau Rheinland-Pfalz (MWVLW) den Sachverhalt dargestellt und um eine für alle beteiligten Belange angemessene, attraktive und wirtschaftliche Lösung gebeten.

Gemäß Mitteilung des Ministeriums war eine Brückendurchfahrtshöhe von mindestens 5,25 m über HSW sicherzustellen. Die Höhe des Gefährdungsraums wäre dann mit $1,5 \times 5,25 \text{ m} = 7,88 \text{ m}$ zu berücksichtigen.

In der Machbarkeitsstudie wurde daher eine lichte Durchfahrtshöhe von 5,25 m über HSW angenommen, wobei der Gefährdungsraum ($5,25 \text{ m} \times 0,5 = 2,63 \text{ m}$) gemäß DIN EN 1991-1-7 statisch berücksichtigt wurde.

Die Durchfahrtshöhe so gering wie möglich zu halten ist zum einen aus wirtschaftlicher sowie aus wasserrechtlicher und natur- und landespflegerischer Sicht wünschenswert. Zum anderen aber auch aus Sicht des Welterbes Oberes Mittelrheintal, um das Bauwerk in der Umgebung nicht zu dominant erscheinen zu lassen.

Von Seiten des im Hafen ansässigen Unternehmens wurde nach Bekanntwerden der Machbarkeitsstudie die Mindestdurchfahrtshöhe von 5,25 m über HSW als zu gering eingestuft, da die Durchfahrt so nicht für alle Schiffe gewährleistet werden könnte.

Aufgrund dessen erfolgten erneut Abstimmungsgespräche mit dem Ministerium für Wirtschaft, Landwirtschaft und Verkehr Rheinland-Pfalz, der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung und den Hafenbetrieben und dem ansässigen Unternehmen. Hierbei wurden u.a. auch die Wasserstände der letzten 10 Jahre und die i.d.R. für die Schifffahrt zur Verfügung stehenden lichten Durchfahrtshöhen ausgewertet. Festgestellt werden konnte, dass an etwa 330 Tagen im Jahr eine Durchfahrtshöhe von mehr als 7,88 m ($5,25 \text{ m} + 2,63 \text{ m}$ Gefährdungsraum) erreicht wird.

Nach eingehender Prüfung bestätigte die WSV abschließend die in der Machbarkeitsstudie berücksichtigte Mindesthöhe von 5,25 m als genehmigungsfähig. Der Gefährdungsraum kann hierbei gemäß den technischen Regelwerken statisch berücksichtigt werden.

Im Sinne einer Kompromissfindung teilte das ansässige Unternehmen mit, dass sie einer Durchfahrtshöhe von 6,50 m über HSW (ohne zusätzlichen Gefährdungsraum) zustimmen können.

Diese Brückendurchfahrtshöhe von 6,50 m wird unter Zurückstellung nicht unerheblicher Bedenken und grundlegenden hafengewirtschaftlicher Belange auch von Seiten des Ministeriums mitgetragen. Dabei wurde von Seiten des Ministeriums auch darauf hingewiesen, dass die relevanten Branchenverbände der Binnenschifffahrt das Brückenbauvorhaben ggf. sehr kritisch sehen werden. Die daraus entstehenden Implikationen auf die weiteren Verfahrensschritte seien nicht abzuschätzen.

Gegenüber einer Durchfahrtshöhe von 5,25 m ergeben sich pro zusätzlichem Meter an Durchfahrtshöhe etwa 20 m mehr Rampenlängen auf beiden Uferseiten.

Auf der Grundlage der v.g. Ergebnisse werden von Seiten der Verwaltung die erforderlichen Planungsleistungen nunmehr europaweit ausgeschrieben.

Im Rahmen der Vorplanung sollen die Belange aller zu beteiligenden Behörden und Betroffenen abgestimmt und daraufhin entsprechend unter Nachhaltigkeitsaspekten, Nutzen-Kosten-Untersuchung, wie auch einer Wirtschaftlichkeitsbetrachtung beurteilt werden.

Ziel ist einen abgestimmten Planfeststellungsentwurf Ende 2024 bei der Planfeststellungsbehörde einreichen zu können.

(Lennart Siefert)
Oberbürgermeister