

Präsentation der Vorplanungsergebnisse zum Neubau des Mainstegs am 02.02.2010

- vorläufige, inoffizielle Zusammenfassung der Gesprächsergebnisse -

Punkt 1: Endfassung Protokoll vom 07.12.2009:

Die geänderte Fassung des Protokolls vom 07.12.2009 wurde per Email vom 29.01.2010 den Gemeinden übersandt. Die geänderte Fassung wurde ohne Einwendungen genehmigt.

Punkt 2: Allgemeines und Erläuterung des Ansatzes für die Bewertung der Varianten

Frau Bodsch empfahl, dass sich die Beteiligten in Anbetracht der Komplexität des Themas und aus der Erfahrung bisheriger Willensbildungsprozesse vor der Präsentation der Vorplanungsergebnisse eine Wertungsmatrix erarbeiten sollten. Inhalt der Matrix müssten die für die Beteiligten wesentlichen Kriterien und ihre Gewichtung sein.

Als mögliche Kriterien kämen in Frage: Die jeweiligen Kosten sowie die Einbindung in Landschafts- und Raumbildung.

Die Gemeinderäte beider Gemeinden hielten diese Vorgehensweise nicht für Ziel führend, da die städtebaulichen Auswirkungen der jeweiligen Varianten zunächst dargestellt werden sollten, um über ihre Auswirkungen auf das Umfeld und ein entsprechendes Ranking zu beurteilen. Es bestand somit der gemeinschaftliche Wunsch der Gemeindevertreter, zunächst gem. Punkt 3 die Planungsergebnisse vorzustellen.

Punkt 3: Vorstellung der Planungsergebnisse

Die Planungsergebnisse wurden von der Ingenieurgemeinschaft Grontmji / Heide (Herrn Heide und Herrn Schultheis) eingehend erläutert und die zugehörigen Planungsunterlagen verteilt.

Es wurden insgesamt 8 Varianten entwickelt; drei Varianten befassten sich mit Planungen am bisherigen Standort (Sto.1), 5 Varianten mit Planungen im Bereich Mainfrankensäule / Sportplatz (Sto.2)

Planungsgrundlagen:

- Rampen = behindertengerecht; max. 6% Steigung, damit ca. 140 m Länge
- Freier Querschnitt mind. 6,40 m Höhe über HSW,
- Sofern Pfeiler verwendet werden, müssen diese schiffstoßgerecht ausgebildet werden.
- Eine Planungsvariante mit "Aufzugslösung" wurde nicht berücksichtigt, da nach Auffassung der INGE die Problematik der Rampenlänge damit nicht gelöst wird. Zudem müsste ein ca. 10m hoher Aufzugsturm errichtet werden, der gestalterisch nicht vertretbar sei.

Die technischen Merkmale, Baukosten sowie die jeweiligen Vor- und Nachteile der einzelnen vorgestellten Varianten sind in den Planungsunterlagen enthalten.

Punkt 4: Diskussion, Erörterung von Fragen

(Stichpunkte, Kernaussagen)

4.1 Kostenbeteiligung WNA:

Frau Bodsch machte deutlich, dass sich die Kostenbeteiligung des WNA nach dem Vorteil richtet, den die neue Brücke dem WNA bietet. Bei einer Pfeilerlosen Brücke wäre somit die Kostenbeteiligung deutlich höher als bei einer Brücke mit Pfeilern. Ähnlich verhält es sich ggf. bei sonstigen Einbauten, soweit sie nicht sehr ufernah erfolgen.

4.2 Kostenbeteiligung Gemeinde Veitshöchheim:

Die Frage der Kostenbeteiligung wurde angesprochen. Es wurde hierzu ausgeführt, dass diese Frage im derzeitigen Planungsstand vom Gemeinderat der Gemeinde Veitshöchheim nicht beantwortet werden kann.

4.3 Rückstau bei Hochwasser:

Frau Bodsch führte aus, dass die Zulässigkeit des Rückstaus durch Bauwerke noch nicht mit dem Wasserwirtschaftsamt abgestimmt sei. Bei den "Erdhügellösungen" entstehe lediglich ein Rückstau von 1 cm in Richtung Würzburg. Bei den vorgestellten Varianten sei aus der bisherigen Genehmigungspraxis zu erwarten, dass die wasserwirtschaftlichen Belange lösbar sind.

4.3 Baukosten:

Zwischen Baubreite der neuen Brücke und den Baukosten besteht ein linearer Zusammenhang. Aufgrund statischer Erfordernisse nehmen die Baukosten je Baulänge der Brückenkonstruktion quadratisch zu; Stützweite zu reduzieren sei daher ein wesentliches Kostenmoment.

4.4 Wartungskosten:

Das Planungsbüro wird anhand einer groben Kostenberechnung die Unterhaltskosten der jeweiligen Alternativen ermitteln und nachreichen. Auf Anfrage wurde mitgeteilt, dass Pylone in der Regel hohen Wartungsaufwand erfordern.

4.5 Notwendigkeit von Pfeilern (schiffsstoßgesichert):

Beim Sto. 1 ist kann aufgrund der Brückenlänge auf Pfeiler nur dann verzichtet werden, wenn die Konstruktion aufgehängt wird (Pylon). Die Spannweite liegt hier bei 150m Länge. Bei Sto.2 (Alt. 2.2 - 2.5) wäre eine Pfeilerlose Konstruktion machbar, Spannweite ca. 115 m.

4.6 Rampenneigung:

Die Rampenneigung des bestehenden Steges beträgt ca. 9 % Gefälle, bei Radfahrverkehr sollte insbesondere bei dieser Rampenlänge eine Rampenneigung von 7-8 % nicht überschritten werden.

4.7 Breite der Brücke:

Um Zuschüsse aus dem Förderprogramm GVFG zu erhalten, muss eine

Verbesserung der Verkehrsverhältnisse eintreten. Die bisherige Stegbreite beläuft sich auf 2,20m Breite. Bei den Varianten wurde eine Breite von 4m (gem. ERA 95 / RAS 06) angenommen.

Mit der Regierung von Ufr. wäre abzuklären, welche Erfordernisse für die Zuschussgewährung mindestens erfüllt sein müssen.

Punkt 5: Zusammenfassung des Sachstandes und Festlegung des weiteren Vorgehens:

Es wurde einvernehmlich festgelegt, dass innerhalb der nächsten 4 Wochen beide Gemeinden die vorgeschlagenen Varianten im Gemeinderat erörtern und jeweils max. 3 Vorschläge favorisieren. Dabei sollte jede Gemeinde zu jedem der beiden Standorte

mindestens einen Vorschlag auswählen. Bis Ende Februar / Anfang März 2010 sollte eine weitere Abstimmung zwischen beiden Gemeinden erfolgen, (Terminvorschlag: 02.03.10) um bis zum Ablauf von 4 Wochen die Anzahl der Varianten auf insgesamt 4 zu reduzieren.

Diese 4 Varianten werden dann -ggf. mit ergänzenden Anregungen - weiter ausgearbeitet, so dass eine Beteiligung der Öffentlichkeit im April 2010 stattfinden könne.