

**Anfragen der Fraktion DIE LINKE zum Planungsausschuss am 13.11.2012 zur Vorlage  
„ Baubeschluss Neubau Brücke an der Eissporthalle“, Vorlagen-Nr.: V/2012/11007**

**Antworten der Verwaltung**

1. Aus der Fraktion heraus wurden Zweifel geäußert, ob der Kurvenradius des Weges nach der Brücke für LKW ausreicht und sich dann statt des bisher vorgesehenen geringfügigen Ausbaues ein umfangreicher Eingriff erforderlich macht?

Der Kurvenradius wurde an den Bestand angepasst und ist unter Mitbenutzung der Gegenfahrbahn auf Grund der Belegungszahlen für LKW ausreichend.

2. Ist ein Ausbau der Fahrwege von der Brücke bis zum Peißnitzhaus geplant (Wenn ja, mit welchen Kosten wird gerechnet)?

Der Ausbau der Fahrwege bis zum Peißnitzhaus ist nicht Bestandteil der Planung. Der Ausbau erfolgt nur im für die Errichtung des Brückenbauwerkes notwendigen Umfang.

3. Ausgehend von der Annahme, dass Tempo 20 durchgängige Richtgeschwindigkeit auf der Peißnitz ist, kann die Fahrbahn als Mischverkehrsfläche ausgewiesen werden. Wer soll die Menschen auf einen 1,5 m Gehweg zwingen, wenn nebenan 5,50 m der Fahrzeuge harren, die an normalen Tagen in großen Zeitabständen kommen? Zudem sind im Anschluss alle mit KFZ befahrbaren Wege Mischverkehrsflächen! Außerdem wird bei allen Straßenbaumaßnahmen in der Stadt eine Fußwegbreite von 2,50 m angesetzt (aktuell Thomasiusstr. sogar 2,65 m), wieso reicht auf dieser Brücke sowie in der Zuwegung 1,50 m? Vor allem kurz vor und nach Veranstaltungsbeginn bzw. -ende dürfte es zum Stau kommen. Und ein solcher könnte verhängnisvoll werden.

Vorgesehen ist eine Beschilderung „Einfahrt verboten“ (Zeichen 260), analog der generellen Beschilderung auf der Peißnitz. Die Zufahrt auf die Peißnitzinsel kann nur mit Ausnahme-genehmigung erfolgen. Fahrzeuge fahren mit Schrittgeschwindigkeit.

Die Benutzung der Brücke ist für Fußgänger und Radfahrer auf deren gesamter Breite generell möglich, eine Gehwegbenutzungspflicht gibt es nicht.

Die Breite von 2,50 m für Gehwege entspricht der Regelbreite gemäß RAS 06 (Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen). Diese gilt jedoch nur für kategorisierte Straßen (wie Thomasiusstraße) und ist nicht für den betreffenden Bereich bindend. Der Gehweg von 1,50 m Breite ist bei normalem Betrieb generell ausreichend und wurde bewusst angeordnet, da Schrammborde aus Anprallschutz (Absturzsicherung) auf Bauwerken zwingend erforderlich sind und der separate Gehweg einen besonderen Schutz für die Passanten bei Fahrverkehr bedeutet. Stauerscheinungen bei Großveranstaltungen sind nicht zu erwarten, da aus vorgenannten Gründen generell die gesamte Brückenfläche begangen werden kann.

4. Unmittelbar daraus leitet sich dann die Frage nach der Notwendigkeit von zwei separaten Fahrspuren ab. Sie sind auch nicht mit Rettungseinsätzen zu begründen, denn Einsatzfahrzeugen mit Sondersignal ist ohnehin eine zügige Durchfahrt zu gewährleisten. Die Frage stellt sich, ob ein Zweirichtungsverkehr auf der Brücke abgesichert werden muss. Es sollte möglich sein, den anfallenden geringen KFZ-Verkehr mit Steuerung über Bevorrechtigung einer Fahrtrichtung über eine Fahrbahn abzuwickeln. Die Breite sollte etwa 4 m betragen, so dass zum KFZ entgegengesetzter Radverkehr möglich ist. Soll ein separater Fußweg angeboten werden, käme dieser mit 2,5 m noch dazu. Gerade eine Variante Mischverkehr (KFZ, Rad, Fuß) auf 4 m Breite sollte die Gesamtkosten signifikant begrenzen, so dass der Rahmen von 300.000 Euro eingehalten werden kann.

Aus verkehrstechnischer Sicht wurden 5,50 m Breite bewusst gewählt (geringste mögliche Breite für 2 Fahrspuren), da diese dem Begegnungsfall Feuerwehr und Rettungswagen entspricht, welcher bei Großveranstaltungen generell nicht auszuschließen ist.

5. Beim erneuten Studium des Peißnitzkonzeptes fiel uns auf, dass jedwede Aussage zum Zustand der anderen Brücken, speziell der großen Peißnitzbrücke („Brücke der Freundschaft“) fehlen. Hierzu werden ergänzende Informationen erbeten.

Nachfolgende Brückenbauwerke dienen als Zugang bzw. Zufahrt zur Peißnitzinsel und weisen folgende Zustand auf:

#### BR 047 Peißnitzbrücke

Die Brücke hat eine Brückenklasse 6/6 nach DIN 1072. Eine Befahrung für LKW ist generell nicht möglich. Auf Grund von statisch konstruktiven Schäden (Zustandsnote 3,5) ist das Bauwerk momentan nur nutzbar für Fußgänger und Radfahrer. Die gravierenden Tragwerksschäden werden aktuell durch Auswechseln der defekten Hängestangen behoben. Des Weiteren ist in den nächsten Jahren eine Grundinstandsetzung insbesondere des Korrosionsschutzes notwendig.

#### BR 048 Schwanenbrücke

Die Brücke ist nur für Fußgänger und Radfahrer nutzbar und weist einen guten baulichen Zustand auf.

#### BR 050 Gimritzer Gutsbrücke

Das Bauwerk stellt die einzige befahrbare Zufahrt (Brückenklasse 30/30 nach DIN 1072, 30t auf jeder Fahrspur) zur Peißnitzinsel dar.

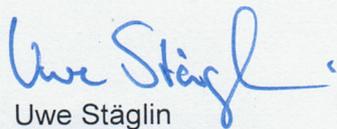
Das Bauwerk weist erhebliche Schäden auf (Zustandsnote 3,0), insbesondere mangelnde Verkehrssicherheit und zahlreiche ausgeprägte Schäden am Überbau infolge Durchfeuchtungen und fehlende Betondeckung. Der Fahrbahnbelag einschließlich Kappen ist verschlissen, die vorhandenen Geländer erfüllen nicht die notwendigen Anforderungen (kein Rückhaltesystem). Bauliche Maßnahmen sind erforderlich. Eine Sanierung unter Vollsperrung ist nur möglich bei vorherigem Ersatzneubau des Bauwerkes 49 (Brücke an der Eissporthalle).

#### BR 051 Schafbrücke

Das Bauwerk ist nur für Fußgänger und Radfahrer nutzbar und weist einen ausreichenden baulichen Zustand auf.

6. Im Peißnitzkonzept von 2008 wurde eine Standortveränderung in Erwägung gezogen. Das Tiefbauamt wurde aufgrund der Komplexität dieses Problems mit einer separaten umfassenden Betrachtung beauftragt. Wurden die Prüfungen vorgenommen? Mit welchem Ergebnis?

Auf Grund der erheblichen Eingriffe in den Auwald des Landschaftsschutzgebietes im Zuge einer neuen Trasse wurde eine Standortveränderung nicht weiter betrachtet.



Uwe Stäglin  
Beigeordneter