

Bericht	Geschäftsbereich	GB 1 Stadtentwicklung, Bauen und Mobilität
	Ressort / Stadtbetrieb	Ressort 104 - Straßen und Verkehr
	Bearbeiter/in Telefon (0202) Fax (0202) E-Mail	Thorsten Warning 563 - 5519 563 - 8048 Thorsten.Warning@stadt.wuppertal.de
	Datum:	05.03.2024
	Drucks.-Nr.:	VO/0222/24 öffentlich
Sitzung am	Gremium	Beschlussqualität
19.03.2024	BV Barmen	Entgegennahme o. B.
Erhalt der Wegeverbindung über die Schafbrücke und Prüfung einer Fahrradstraße		

Grund der Vorlage

Beschluss der Bezirksvertretung Barmen vom 30.01.2024 zur Schafbrücke

Beschlussvorschlag

Der Bericht der Verwaltung wird ohne Beschluss entgegengenommen.

Einverständnisse

entfällt

Unterschrift

Meyer

Begründung

Beschluss der Bezirksvertretung Barmen vom 30.01.2024:

1. Die Schafbrücke über die Wupper in Barmen soll als Wegeverbindung erhalten und für den Fuß- und Radverkehr neu gebaut und ertüchtigt werden.

2. Dazu soll von der Verwaltung eine Planung mit Kostenermittlung erstellt und der Bezirksvertretung zum Beschluss vorgelegt werden. Dabei soll auch geprüft und dargelegt werden, welche Fördermöglichkeiten für einen solchen Brückenneubau bestehen.

3. Die Verwaltung wird gebeten zu prüfen, ob im Zuge der Straße Zur Schafbrücke zwischen der Schafbrücke über die Wupper und der Rödiger Straße eine Fahrradstraße als wichtige Verbindungsstrecke zur Nordbahntrasse eingerichtet werden kann.

Dabei sollen auch Möglichkeiten für einen sichereren und attraktiveren Zugang bzw. die Anbindung an die Nordbahntrasse im Bereich des ehemaligen Haltepunktes Rott geprüft und der Bezirksvertretung vorgestellt werden.

Bericht der Verwaltung zum o.g. Beschluss:

Die Schafbrücke musste nach gutachterlicher Empfehlung in 2011 aufgrund erheblicher tragfähigkeitsmindernder Schäden gesperrt werden.

Aus Sicherheitsgründen wird der Rückbau der Schafbrücke nun aktuell vorbereitet, um ein Versagen der Tragkonstruktion zu vermeiden, welches sensible Versorgungsleitungen schädigen und möglicherweise einen Aufstau der Wupper im innenstadtnahen Bereich herbeiführen könnte. Ein konkreter Zeitplan sowie Kosten für die Baumaßnahme sind noch nicht bekannt, die Umsetzung soll aber möglichst noch in diesem Jahr erfolgen. Eine endgültige Aufgabe dieser Wegeverbindung ist damit nicht verbunden. Und die bestehende Brücke müsste ohnehin einem Neubau weichen, da die Schäden, wie bereits zum Zeitpunkt der Sperrung in 2011, irreparabel sind, die Brücke also nicht ertüchtigt werden kann, die theoretische Nutzungsdauer mit dem Baujahr 1953 überschritten ist und die bauliche Anlage mit ihren Treppenstufen auf der Südseite längst nicht mehr den Ansprüchen an eine moderne Gestaltung insbesondere für bewegungseingeschränkte Nutzergruppen oder ggf. für Radfahrende genügt. Insofern ist der aktuell geplante Rückbau also unabhängig von einem Neubau der Brücke zu betrachten.

Die Verwaltung hat mit der Vorlage VO/0649/23 für die Sitzung des Verkehrsausschusses am 22. August 2023 ausführlich zur Situation der Straßenbrücken in städtischer Baulast Stellung genommen. Die Verwaltung war durch entsprechenden Beschluss des Verkehrsausschusses dazu ausdrücklich aufgefordert worden, um sich als Ausschuss ein Bild machen zu können hinsichtlich der Defizite der Tragfähigkeit und der Gebrauchstauglichkeit bestehender Straßenbrücken nach Anwendung der sogenannten Nachrechnungsrichtlinie für nicht nach aktuellem Normungsstand geplante und errichtete Brücken. Stark sanierungsbedürftige Brücken werden i.S. einer Prioritäten-Folge entweder saniert oder neu gebaut. Dazu zählen in einem ersten Schritt verkehrsbedeutsame Brücken wie die Bembergbrücke, die Kluser Brücke, die Wupperbrücke Ohligsmühle und die die Hauptstrecke der Deutschen Bahn überspannende Südbrücke und Brücke Höfen.

Diese priorisierten Maßnahmen binden erhebliche Haushaltsmittel, aber auch erhebliche personelle Ressourcen.

Ungeachtet der Situation der oben beschriebenen Brücken besteht ein erheblicher Investitionsrückstau bei den rd. 1.700 weiteren städtischen Verkehrsbauwerken mit der Konsequenz, dass entsprechend der durch die Verwaltung zugrunde zu legenden Kriterien wie Verkehrsbedeutung, Verkehrssicherungspflicht etc. auch bei diesen Verkehrsbauwerken streng priorisiert werden muss. Hier sind beispielsweise die verkehrswichtigen Brücken Waldeckstraße und in Barmen am Fischertal zu nennen, deren Neubauten aktuell vorbereitet werden müssen. Knapp 80% der Straßenbrücken im Hauptwegenetz weisen einen

erheblichen Sanierungsbedarf auf und zahlreiche Brückenbauwerke haben ihre theoretische Nutzungsdauer nahezu erreicht bzw. bereits überschritten.

Die Schafbrücke kann im Hinblick auf die Zuteilung der vorhandenen personellen Ressourcen auf entsprechend priorisierte Projekte durch die Verwaltung derzeit nicht geplant und neu gebaut werden. Das Zurückstellen eines Neubaus an dieser Stelle erscheint vor dem Hintergrund vertretbar, dass sich nach der Wahrnehmung der Fachdienststelle die Fußgängerverkehre in der Zeit der Brückensperrung neu gefunden haben. Durch die in etwa 140 m weiter entfernten alternativen Brückenverbindungen sowohl über die Dörner Brücke als auch über den Alten Markt bestehen geeignete Ersatzverbindungen, die nur mit einem vergleichsweise geringfügigen bis gar keinem Umweg angenommen werden.

Eine Fördermöglichkeit über die „Förderrichtlinien kommunaler Straßenbau“, wie es zurzeit z.B. an den Baumaßnahmen der Kluser oder der Loher Brücke der Fall ist, besteht unter den derzeitigen Gegebenheiten der Schafbrücke vor Ort nicht, da hier ausschließlich verkehrswichtige Straßen mit maßgeblicher Verbindungsfunktion gefördert werden.

Es könnten aber ggf. Fördertöpfe mit attraktiver Förderquote in Frage kommen, wenn wie unter den Punkten 1 und 3 des Beschlusses gefordert eine Fahrradverbindung bzw. -straße diskutiert und ein tragfähiges verkehrliches Gesamtkonzept u.a. mit Berücksichtigung einer sinnvollen Anbindung der verschiedenen Nutzungsarten an Nordbahntrasse und B7 erarbeitet und zugrunde gelegt würde und in welches sich eine neue Wupperbrücke als Bestandteil mit entsprechenden planerischen Vorgaben u.a. für einen Brückenquerschnitt einfügen würde. Erst danach könnten Kosten für einen Neubau sinnvoll und seriös ermittelt und entsprechende Brückenplanungen vorgenommen werden.

Hinweis: Im 2019 beschlossenen Radverkehrskonzept ist die B7 und auch die Bleicherstraße/Unterdörnen als Hauptstrecke sowie das Beer-Sheva-Ufer als Ergänzungsstrecke für den Radverkehr definiert. Ebenso ist der Steinweg und die Adlerbrücke als Nord-Süd-Verbindung für den Radverkehr als Hauptstrecke definiert, jedoch wurde der Schafbrücke seinerzeit keine erhöhte Priorität für den Radverkehr zugewiesen. Ergänzend zu Punkt 3 wird aufgrund der erforderlichen umfangreichen Prüfungen in einer separaten Drucksache VO/0750/24 aus der Fachabteilung 104.5 Straßen- und Verkehrsplanung berichtet.

Mit Blick auf die oben dargestellte Situation des Investitionsrückstaus und die damit verbundene Bindung des vorhandenen Personals in den priorisierten Projekten ist die Planung und der Bau einer neuen Verbindung an der Schafbrücke derzeit ungeachtet dieser möglichen Finanzierungsoptionen nicht darstellbar.

Die Stadtverwaltung geht aber davon aus, dass auch in Zukunft entsprechend lukrative Fördertöpfe gerade im Zusammenhang mit attraktiven und überzeugenden Radverkehrsverbindungen regelmäßig zur Verfügung stehen werden, auf die zu gegebener Zeit bei entsprechend verantwortbarer Personalsituation über entsprechende Antragstellung zurückgegriffen werden würde, sofern die hierfür erforderliche Straßen- und Verkehrsplanung mit klaren Vorgaben für die Brückenplanung vorliegt.

Klimacheck

Hat das Vorhaben eine langfristige Auswirkung auf den Klimaschutz und/oder die Klimafolgenanpassung?

neutral /nein

ja, positive Auswirkungen

ja, negative Auswirkungen

Begründung: Bericht