

Herr Miebach vom Ingenieurbüro Miebach in Lohmar stellte die zwei geplanten Varianten für den Neubau der Aggerbrücke vor:

Variante 1: Bogenbrücke in Holzbauweise

Variante 2: Deckbrücke in Holz-Beton-Verbundbauweise

Einzelheiten können der als Anlage 2 beigefügten Power-Point-Präsentation entnommen werden.

Abg. Koch äußerte, in dem Bereich der Aggerbrücke gebe es viele landwirtschaftlich genutzte Ackerflächen. Die bisherige Holzbrücke sei nur für eine Last von 3,5 t ausgelegt, d.h. für einen Großteil der landwirtschaftlichen Nutzfahrzeuge nicht befahrbar. Die Landwirte mussten bis jetzt größere Umwege über die B 484 und die L 84 in Kauf nehmen, um auf ihre Felder auf der anderen Seite der Agger zu gelangen. Er erkundigte sich, ob die neu geplante, bis zu 12 t belastbare Brücke für den gesamten landwirtschaftlichen Verkehr ausreiche und gleichzeitig der Schwerlastverkehr fern gehalten werden könne.

Herr Miebach antwortete, eine für den normalen Verkehr zugelassene Brücke, die dann allerdings auch von dem Schwerlastverkehr befahrbar wäre, habe die Brückenklasse 30. Eine solche Klassifizierung sei bei der Aggerbrücke zurzeit nicht vorgesehen.

Abg. Metz machte deutlich, es gehe nicht nur um die landwirtschaftlichen Nutzfahrzeuge, sondern auch um die Befahrbarkeit der Brücke mit Rettungswagen und Feuerwehreinsatzwagen. Die Frage sei, welche Fahrzeuge mit der heute geplanten Klassifizierung von 12 t erfasst seien und wo man die Grenze ziehen müsse, damit die Brücke für die Sicherheitsfahrzeuge und die Krankentransporte nutzbar sei, aber der Schwerlastverkehr ausgenommen werde. Darüber hinaus erkundigte er sich nach der Einschätzung der Brücke aus Hochwassersicht. Er wollte wissen, ob die Hochwasser- und Treibgutproblematik der Vergangenheit durch die jetzt am Uferrand geplanten Stützpfeiler vermieden werde. Weiter bat er um Information, ob bei der vorgesehenen Gehwegbreite von einem Meter auch Rollstuhlfahrer oder Personen mit Kinderwagen die Brücke als Fußweg problemlos nutzen könnten. Abschließend interessierte ihn, ob die Stadt Lohmar bereits in die Planungen mit einbezogen worden sei.

Dipl.-Ing. Dettke erläuterte, die Gehwegbreite auf der Brücke stehe im Kontext zu der Gehwegbreite vor und nach der Brücke, die ebenfalls ein Meter betrage. Eine Verbreiterung wäre nur insgesamt und dann zu Lasten der Fahrbahn möglich, da es auf der einen Seite unmittelbar am Fahrbahnrand ein Wohnhaus gebe und auf der anderen Seite die Außenanlage des Aggerschlösschens betroffen wäre. Seit Errichtung des Gehweges vor ca. drei Jahren habe es aber auch noch nie Schwierigkeiten aufgrund der Breite gegeben. Bezogen auf die Äußerung des Abg. Koch, erklärte er, selbst wenn die Brücke für eine höhere Traglast zugelassen würde, könnte sie nicht von allen landwirtschaftlichen Zugmaschinen und Anhängern genutzt werden, da auch die landwirtschaftlichen Fahrzeuge im Laufe der Zeit immer breiter geworden seien. Hinzu komme, dass dann eine Nutzung durch den Schwerlastverkehr nicht unterbunden werden könne.

Planungsamtsleiter Dr. Sarikaya führte ergänzend aus, die Rahmenbedingungen, unter der man diese Ausschreibung durchgeführt habe, seien vorher mit der Stadt Lohmar abgestimmt worden. Die Verwaltung werde auch noch einmal auf die Stadt zugehen, um mögliche Alternativen für den landwirtschaftlichen Verkehr zu erörtern.

Herr Miebach bemerkte, eine Traglast von 12 t reiche für Rettungsfahrzeuge vollkommen aus

und dürfte in aller Regel auch für Feuerwehreinsatzfahrzeuge kein Problem darstellen. In Bezug auf die Hochwasserproblematik ergänzte er, das Hauptproblem der bisherigen Brücke liege bei den Pfeilern innerhalb des Flussbettes. Dies habe man durch die Angebotsvorgaben im Vorfeld bereits ausgeschlossen. Zur Vermeidung von Abflussbehinderungen bei Geschiebe- und Treibgutführung müsse darüber hinaus zwischen dem Wasserspiegel bei hundertjährlichem Hochwasser und der Brückenunterkante ein genügender Freiraum, das sog. „Freibord“ vorgesehen werden. Dies sei in den Entwürfen ebenfalls berücksichtigt worden.

Abg. Kusserow äußerte, er gehe davon aus, dass sowohl Tonnage als auch Fahrbahn- und Gehwegbreite der Frequentierung entsprechen, da die Rahmenbedingungen mit der Stadt Lohmar abgestimmt worden seien.

Abg. Tendler interessierte sich für die Zeitspanne der Baumaßnahme und ob die Brücke dann über den gesamten Zeitraum nicht nutzbar sei. Darüber hinaus wollte er wissen, ob bei dem Bauzeitpunkt auf die besonders frequentierten Monate des Aggerschlösschens Rücksicht genommen werden könne.

Herr Miebach antwortete, die Baumaßnahme werde sich über einen Zeitraum von 3-4 Monate strecken; die vollständige Sperrung der Strecke werde aller Voraussicht nach nur geringfügig kürzer ausfallen.

Dipl.-Ing. Dettke versicherte, man werde bei der endgültigen Festlegung der Bauausführungszeit auch die Belange des Aggerschlösschens berücksichtigen. Ein genauer Termin stehe noch nicht fest. Maßgeblichen Einfluss auf die Terminierung haben aber auch die naturschutzrechtlichen Belange, da die Aggerbrücke im Naturschutz- und FFH (Flora Fauna Habitat)-Gebiet liege.

Abg. Bausch erkundigte sich, ob der Planungs- und Verkehrsausschuss noch einmal beteiligt werde, falls die Ausführungsplanung aufgrund anderer öffentlicher Belange noch einmal geändert werden müsse.

Dipl.-Ing. Dettke erläuterte, durch die naturschutzrechtlichen Belange werde sicherlich nicht die Baumaßnahme als solches in Frage gestellt, sondern es werde bestimmte Auflagen unter Berücksichtigung der Stellung des Gebietes geben. Selbstverständlich könne dem Ausschuss hierüber berichtet werden.

Abg. Metz bat die Verwaltung, die konkrete Ausführungsplanung ebenfalls mit der Stadt Lohmar abzustimmen.

Planungsdezernent Jaeger sagte dies zu.