



Beratungsvorlage

Vorlage Nr.:

0120/2023

Az.

656.24:Geh- und Radweg
(U'tal - O'tal)/Gemeinderat

Neubau eines Geh- und Radweges von Unter- nach Obermünstertal (Lückenschluss)
- Information über den aktuellen Planungsstand
- Festlegung der Ausführungsvariante der Geh- und Radwegbrücken

Amt:	Bauverwaltung	Datum: 11.10.2023
Beratungsfolge:	Sitzungstermin:	
Technischer Ausschuss	23.10.2023	öffentlich

Beschlussvorschlag der Verwaltung:

Der Technische Ausschuss beschließt die beiden zu erneuernden Geh- und Radwegebrücken als Trogbrücken in Holzbauweise ausführen zu lassen.

Begründung:

Finanzierung:

Finanzielle Auswirkungen:

- | | | |
|--|-------------------------------|-----------------|
| ☒ Ja | ☐ Nein | Finanzposition: |
| ☐ Mittel stehen zur Verfügung | | Kosten: |
| ☐ Mittel stehen nicht zur Verfügung | | Höhe: |
| ☐ Folgekosten | | |

Erläuterungen:

Die Umsetzung der Maßnahme kann erst erfolgen, wenn das Baurecht gegeben ist.

Sachverhalt:

Wegen des Sachverhalts wird auf die Beratungsvorlage zur öffentlichen Gemeinderatssitzung am 30.05.2022 sowie der erfolgten Beschlussfassung verwiesen.

Danach hat sich der Gemeinderat für den Bau des kombinierten Geh- und Radweges (Lückenschluss zwischen Kreuzungspunkt „Barbaraweg / Laisackerweg“ und Beginn „Geh- und Radweg Obermünstertal Nähe Mooswegbrücke“) ausgesprochen. Es wurden entsprechende Fachbüros mit der weiteren Planung beauftragt und festgelegt ein Planfeststellungsverfahren durchzuführen.

Inzwischen hat das Ingenieurbüro Weiß Beratende Ingenieure, Freiburg die Planung weiter vorangetrieben. Eine erste Beteiligung der Behörden bzw. Träger öffentlicher Belange hat stattgefunden. Die Ergebnisse sind in der aktuellen Planung berücksichtigt worden. Über den Planungsstand wird der Technische Ausschuss in der heutigen Sitzung informiert.

In einem weiteren Schritt ist nun eine Entscheidung zum Ausführungsstandard der zwei betroffenen Brücken unterhalb dem Münstergässle (BW 1) und in Höhe Straße Alte Stadtgaß (BW 2) zu treffen.

Nachdem feststeht wie die Brücken ausgeführt werden, findet eine weitere Behördenrunde mit der fortgeschriebenen Planung statt, in die auch der vom Fachplanungsbüro erarbeitete Umweltbeitrag einfließt. Nach Vorliegen der Ergebnisse der zweiten Behördenrunde wird dann eine Vorstellung der Planung im Gemeinderat stattfinden mit dem Ziel dann einen Antrag beim Regierungspräsidium Freiburg auf Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens zu stellen.

Brücken - Ausführungsvarianten

Nachfolgend werden nun die Brückenvarianten erläutert.

Für die beiden vorgenannten Brückenbauwerke kommen nach Einschätzung des

Ingenieurbüros Weiß Beratende Ingenieure folgende 3 Ausführungsvarianten in Frage:

1. Variante: **Aluminiumbrücke**
2. Variante: **Holzbrücke** (Deckbrücke oder Trogbrücke)
3. Variante: **Trägerrostbrücke** mit Hauptträgern aus Stahl

Für die Planer stellt die **Variante 2**, mit der Ausbildung als Trogbrücke, die sinnvollste Variante dar, was folgende Hintergründe hat:

- Aus wasserrechtlicher Sicht wird kein Freibord von 50 cm über dem HQ100 Hochwasserspiegel eingehalten werden können, da die Überflutungsflächen im Vorland des Neumagen liegen. Daher ist es zur Genehmigung der Ersatzneubauten relevant, möglichst geringe Aufbauhöhen der Überbauten zu realisieren. Durch die Integration der Hauptträger in die Absturzsicherung der Holzbrücken lassen sich die geringsten Aufbauhöhen und somit der größte Durchflussquerschnitt für den Neumagen erzeugen.
- Aus gestalterischer Sicht passt die Holzbrücke am besten in die Umgebung der Brückenstandorte mit Gehölzen und Bäumen im Umfeld.
- Aus finanzieller Sicht wäre die Aluminiumbrücke die kostengünstigste Variante des Überbaus (ca. 1.250 €/m²), wobei die Trägerrostbrücke mit Stahlträgern als Hauptträger und Stahlgeländer ca. 1.500 €/m² kostet. Die Holzbrücke als Trogbrücke kostet ca. 1.400 €/m² (alle Quadratmeterpreise ohne Statik).

Durch die beengten Platzverhältnisse für **BW2** (Zur alten Stadtgaß) durch die Felswand wird eine schiefwinklige Ausführung vorgesehen. Folglich lassen sich keine baugleichen Brücken für beide Standorte realisieren, um Synergien in Planung und Baupreis zu erzielen. Durch die Schiefwinkligkeit ergibt sich zudem eine größere Spannweite bei BW2 als im Bestand.

Ingenieur Maras und Ingenieur Wolf vom Ingenieurbüro Weiß Beratende Ingenieure werden in der Sitzung zugegen sein und die verschiedenen Varianten vorstellen und erläutern.

Anlagen

Balkentragwerk_Deckbruecke

Balkentragwerk_Trogbruecke

Kostenschaetzung BW 1 - nicht öffentlich

Kostenschaetzung BW 2 - nicht öffentlich

Lageplan BW 1

Lageplan BW 2

Trägerrostbrücke Beispiel