



B e s c h l u s s v o r l a g e N r . : 0 1 7 3 / 2 0 2 1 - 2 0 2 6

Gremien	Datum	TOP	beschlossen	Bemerkungen
Ausschuss für Straßen- und Tiefbau	02.11.2022			
Verwaltungsausschuss	09.11.2022			
Rat	17.11.2022			

Radwegebau - Projekt "Fidi-Boon-Wech"; Brückenplanung über die Wümme und die Nöden

Beschlussvorschlag:

Der Rat der Stadt beschließt, im Rahmen des Projektes „Fidi-Boon-Wech“ hinsichtlich der weiteren Brückenplanung über die Wümme und die Nöden folgendes:

1. Auf die weiteren Planungen für die Realisierung einer langen Brücke direkt an der bestehenden Brücke der Deutschen Bahn wird mangels Erfolgsaussichten verzichtet.
2. Die Planungen für einen Ersatzneubau der vorhandenen Wümmebrücke beim Ronolulu werden weiter fortgeführt.
3. Der Ersatzneubau der Brücke über die Wümme soll, den Empfehlungen des Planungsbüros WKC bezüglich der Breite von 3,50 Metern folgend, in der Variante IV erfolgen, sofern die ursprünglich veranschlagte Förderung für das gesamte Bauwerk gesichert ist. Sofern diese nicht gesichert, ist trotzdem eine Breite von 3,50 Metern zu verfolgen, sofern zumindest der ursprüngliche Förderbetrag für das Brückenbauwerk gesichert zur Verfügung steht und lediglich der Differenzbetrag zwischen einer Breite von 3 Metern und 3,50 Metern Breite durch die Stadt ungefördert erbracht werden muss. Zu vermeiden ist ein Entfall der Förderung für das Bauwerk.

Begründung:

I. Planung einer langen Brücke über die Wümme und die Nöden

Bekanntermaßen ist Bestandteil des Projektes „Fidi-Boon-Wech“, eine hochwassersichere Querung über die Wümme und die Nödenwiesen zu bekommen. Hierzu hat es zwischenzeitlich auch verschiedene Gespräche u.a. mit der Unteren Naturschutzbehörde (UNB) gegeben, über die ich auch laufend berichtet habe (zuletzt mit Vorlage-Nr. 0159/2021-2026).

Am 18.08.2022 hatte es einen weiteren Ortstermin mit der UNB gegeben, um abzuklären, ob ein Brückenbau direkt anschließend an die Brücke der Deutschen Bahn umsetzbar wäre. Auch bei diesem Termin konnte seitens der UNB noch nicht abschließend beurteilt werden, ob eine solche lange Brücke genehmigungsfähig wäre, weil sie durch/über den prioritären Lebensraumtyp (LRT) 91E0 (Weichholzauwald) im FFH-Gebiet „Wümmeniederung“ führt (siehe

auch beigefügte Anlage 1 – Lageplan).

Tendenziell ist derzeit abzusehen, dass die mögliche Beeinträchtigung/Überbauung des Lebensraumtyps derart schwerwiegend ist, dass eine Genehmigung seitens der UNB nicht erteilt werden könnte.

Da der Streckenverlauf der langen Brücke direkt anschließend an die DB-Brücke auch auf dem Grundstück der DB erfolgen würde, wurde im Verfahren parallel bei der Deutschen Bahn angefragt, ob aus deren Sicht ein Brückenbau möglich wäre. Leider hat es hierzu bis heute – trotz Nachfragen – keine Antwort gegeben. Aus Erfahrungen der Vergangenheit ist auch davon auszugehen, dass es durchaus noch einige Wochen dauern könnte, bis die Stadt eine Stellungnahme der DB erhält.

Bei dem Ortstermin am 18.08.2022 wurde daher vereinbart, dass einerseits von dem beauftragten Planungsbüro WKC für die Planung der Brücke ein Angebot für die Leistungsphase 1 und 2 (Grundlagenermittlung und Vorplanung) für die Leistungsbilder Ingenieurbauwerk und Tragwerksplanung vorgelegt wird und andererseits die Brückenplanung für den Ersatzneubau über die Wümme weiter vorangetrieben werden soll.

Das Planungsbüro WKC hat zwischenzeitlich ein Angebot vorgelegt und es beläuft sich auf eine Auftragssumme von rd. 26.700 € netto. Es wäre nun darüber zu entscheiden, ob der Auftrag vergeben bzw. ob grundsätzlich die Planung für eine lange Brücke weiter aufrechterhalten werden soll.

Wie oben bereits dargelegt, ist nicht davon auszugehen, dass die Planung einer langen Brücke direkt anschließend an die DB-Brücke erfolgversprechend ist. Darüber hinaus würde ein anzuschließendes Planungsverfahren durch die noch nicht absehbaren zeitlichen Verschiebungen (u.a. mangels Rückmeldung der DB und unklarer umwelt- und naturschutzrechtlicher Problemlösungen) den Zeit- und Meilensteinplan des gesamten Förderprojekts „Fidi-Boon-Wech“ in erhebliche Verzögerungen bringen und somit das Projekt an sich in Gefahr bringen.

Im Rahmen der Förderung wird vom Fördergeber lediglich nur der Bau einer Brücke gefördert und im Förderantrag wurde der Brückenbau mit einem kalkulatorischen Betrag von 278.000 € netto angesetzt. Die Planungskosten hingegen zählen zu den nicht zuwendungsfähigen Kosten, sind somit von der Stadt allein zu tragen.

Bei den Kosten für den Bau einer langen Brücke ist davon auszugehen, dass diese mindestens das 3-fache des im Förderantrag angemeldeten Aufwandes betragen werden. Das letzte Statusgespräch mit dem Fördergeber am 20.10.22 führte zur Erkenntnis, dass Kostensteigerungen grundsätzlich nicht förderfähig seien, so dass nach jetzigem Sachstand davon auszugehen ist, dass die Stadt die Mehrkosten i.H.v. vorläufig geschätzten 700.000.-€ eingeständig finanzieren müsste.

Vor dem dargelegten, tendenziell nicht erfolgversprechenden Verfahrensverlauf für eine lange Brücke und der zu erwartenden Kosten für die Stadt, halte ich es für gerechtfertigt, auf die weiteren Planungen für die Realisierung einer langen Brücke direkt an der bestehenden Brücke der Deutschen Bahn zu verzichten.

Ich schlage daher vor, dass nur die Planungen für einen Ersatzneubau der vorhandenen Wümmebrücke beim Ronolulu vorrangig weiter fortgeführt werden.

II. Planung und Ausführung des Ersatzneubaues der Brücke über die Wümme

Die Planungen für den Ersatzneubau über die Wümme beim Ronolulu sind mittlerweile so weit vorangeschritten, dass vom beauftragten Planungsbüro WKC Vorplanungszeichnungen

einschließlich eines Erläuterungsberichtes und der zugehörigen Kostenschätzungen vorgelegt wurden (siehe Anlage 2 – Erläuterungsbericht mit Kostenschätzung und Zeichnungen).

Aus den Vorgesprächen haben sich mittlerweile 2 Brückenvarianten ergeben, die in 2 unterschiedlichen Breiten und 2 unterschiedlichen Lagen der Brückenachse gebaut werden könnten:

1. eine Stahlbrücke als Trogbücke
2. eine Stahlbrücke als Fachwerkbrücke

Beispielhafte Fotos sind in der Anlage 3 zu dieser Vorlage beigefügt.

Beide Brücken könnten mit einer Breite zwischen den Geländern von 3,0 m oder 3,5 m gebaut werden. Die Breite von 3,0 m ist in jedem Fall mindestens erforderlich und nach den vorgegebenen Richtlinien (z.B. Leitfaden Radverkehr, NLStBV) auch als reine Radwegbrücke für Zweirichtungsverkehr zulässig, um im Begegnungsfall zweier Lastenfahräder oder zwei Fahrräder mit Anhänger ausreichend Platz zu haben (es wird hierbei von einer Breite von 2,50 m zzgl. 0,25 m Sicherheitsabstand beidseitig ausgegangen).

Insofern ergeben sich folgende mögliche Varianten:

- I. Stahlbrücke als Trogbücke mit einer Breite zwischen den Geländern von 3,0 m
oder
- II. Stahlbrücke als Trogbücke mit einer Breite zwischen den Geländern von 3,5 m
oder
- III. Stahlbrücke als Fachwerkbrücke mit einer Breite zwischen den Geländern von 3,0 m
oder
- IV. Stahlbrücke als Fachwerkbrücke mit einer Breite zwischen den Geländern von 3,5 m.

Die derzeit vorhandene Brücke weist eine Breite von nur 2,50 m auf, so dass es bei einer Breite von 3,0 m bereits zu einer deutlichen Verbesserung kommen wird.

Bei der breiteren Variante von 3,5 m könnte es möglicherweise zu Problemen mit dem Fördergeber kommen. Förderfähig ist die Brücke nur als „Radwegbrücke“. Brücken mit einer Breite von 3,5 m gelten nach den Richtlinien eher als gemeinsame Geh- und Radwegbrücken für Zweirichtungsverkehr, reine „Radwegbrücken“ weisen eine Breite von maximal 3 Metern auf.

Beide Brücken könnten weiterhin mit folgenden variablen Brückenachse gebaut werden:

- a) Achse parallel zur Bestandsachse, leicht nach Norden verschoben und
- b) Achse um 4,5° gedreht zur bestehenden Brückenachse.

Die bestehende Brückenachse kreuzt die Wümme in etwa rechtwinklig und dadurch biegen beide Zuwegungen zur Brücke direkt vor der Brücke nahezu im 90° Winkel mit einem sehr engen Kurvenradius ab. Dies ist keine verkehrstechnisch optimale Situation. Die Variante mit der gedrehten Brückenachse um ca. 4,5° führt dazu, dass die Übergänge von der Brücke zum Radweg auf beiden Seiten harmonischer werden. Sie stellt damit die verkehrstechnisch günstigere Variante dar.

Wie den Kostenschätzungen zu entnehmen ist, liegen die voraussichtlichen Herstellungskosten für die Brückenvarianten im Bereich zwischen 357.000 € und 381.000 € netto. Der Förderantrag sieht noch eine Kostenplanung von 278.000 € vor, wobei hierbei festzustellen ist, dass diese

Kostenplanung zu „Vor-Corona-Zeiten“ erstellt wurde, die allgemeine Preissteigerungssituation sollte hinreichend bekannt sein. Nach den letzten Mitteilungen des Fördergebers vom 20.10.22 ist derzeit nicht davon auszugehen, dass Kostensteigerungen übernommen werden.

Im Ergebnis schlage ich vor, den Ersatzneubau der Wümmenbrücke in der Variante Stahlbrücke als Fachwerkbrücke mit einer Breite zwischen den Geländern von 3,0 m (Variante III) sowie einer Drehung der Brückenachse von ca. 4,5° zu realisieren.

In der Sitzung des Ausschusses für Straßen- und Tiefbau wird der beauftragte Planer des Planungsbüros WKC die Varianten vorstellen und weitergehende Fragen beantworten können.

Torsten Oestmann

Anlagen:

- Anlage 1: Lageplan
- Anlage 2: Erläuterungsbericht mit Kostenschätzungen und Vorplanungszeichnungen
- Anlage 3: Fotos beispielhafter Brücken