



Amt für Mobilität und Tiefbau

10.09.2019

**Ihr/e Ansprechpartner/in:**

Herr Grimm

Telefon: 492 66 00

Grimm@stadt-muenster.de

Öffentliche **Beschlussvorlage**

Betrifft

Geh- und Radwegbrücke Piepenbachau im Zuge der ökologischen Verbesserung des Piepenbachs zwischen Telgter Straße und Einmündung in die Angel  
- Baubeschluss Brückenbau -

Beratungsfolge

24.09.2019 Bezirksvertretung Münster-Südost

Entscheidung

**Beschlussvorschlag:**

I. Sachentscheidung

Der vom Amt für Mobilität und Tiefbau der Stadt Münster aufgestellten Planung (Entwurfsplan: 0400533 Blatt-Nr: P-101) und der baulichen Ausführung wird zugestimmt.

II. Finanzielle Auswirkungen

Es wird zur Kenntnis genommen, dass der Stadt Münster Baukosten in Höhe von ca. 145.000 € entstehen. Dem gegenüber stehen Einnahmen in Höhe von ca. 100.000 €. Ein Antrag auf Förderung der Maßnahme ist gestellt worden.

Als Folgekosten fallen zusätzlich jährlich Abschreibungen von rd. 1.500 € und Unterhaltungskosten von rd. 1.600 € an.

Die v.g. Sachentscheidung ist wie folgt zu finanzieren:

Teilfinanzplan					
	Nr.	Bezeichnung	Haush.- jahr	Betrag €	Bemer- kungen
Produktgruppe	1201	Bereitstellung von Verkehrs- flächen und –anlagen			
Investitionsmaßnah- me	0007	Verkehrsflächen, Neubau und Erneuerung			
Auszahlungen			2020	145.000	
Einzahlungen			2020	100.000	
Saldo				45.000	

Die zur Finanzierung erforderlichen Ermächtigungen sind im Haushaltsplan-Entwurf 2020 bei der o. g. Produktgruppe veranschlagt. Es wird zur Kenntnis genommen, dass die Beschlussausführung unter dem Vorbehalt steht, dass der Rat im Rahmen der Haushaltssatzung die Ermächtigungen bereitstellt.

## **Begründung:**

### **1. Voraussetzungen**

Der Piepenbach wird in Wolbeck zwischen der Telgter Straße und der Einmündung in die Angel gemäß dem Bebauungsplan 415 ökologisch verbessert. Zusammen mit der ökologischen Verbesserung ist dort die Entwicklung eines naturnahen Erholungsbereichs (Stadtteilpark) mit Rad- und Fußwegen festgesetzt. Die neue Brücke schafft eine attraktive, vom Autoverkehr getrennte Geh- und Radwegverbindung zwischen der nordöstlichen Wohnbebauung und der Ortsmitte von Wolbeck. Sie dient gleichzeitig der Erschließung und Nutzung des Stadtteilparks und macht die Piepenbachaue erlebbar.

Im Zuge der Planung für die ökologische Verbesserung des Piepenbachs wurde durch eine hydraulische Berechnung der erforderliche Fließquerschnitt zur Sicherstellung des Hochwasserschutzes ermittelt. Die Brücke muss oberhalb der Hochwasserlinie liegen, demzufolge ist eine Anrampung der Brücke erforderlich. Die Berechnung ergibt eine Mindestbreite der Brückenöffnung von 7,0 m und aus dem erforderlichen Freibord über der Hochwasserlinie folgen entsprechend hohe Flügelwände und Widerlager aus Stahlbeton für die Brücke. Alternativ kann der Abflussquerschnitt über eine größere Spannweite der Brücke, dafür aber wesentlich kleineren Widerlagern und ohne Flügelwände erreicht werden, weil dann die Anrampungen zum Gewässer hin geböscht werden können. Diese beiden Varianten wurden in einer Kostenschätzung miteinander verglichen.

Durch die Verlängerung der Brücke werden die aufwendigen Stahlbetonarbeiten für die Widerlager und Flügelwände deutlich reduziert, so dass die Variante 2 ohne Flügelwände, stattdessen mit abgeböschten Brückenrampen, aber längerem Überbau die wirtschaftlichere Lösung darstellt. Zusätzlich fügt sich das Bauwerk so besser ins Landschaftsbild ein, weil es durch den Wegfall großer Stahlbetonsichtflächen leichter wirkt und zudem zu einer besseren Belichtung und Belüftung des Gewässers unterhalb der Brücke führt. So macht die Variante 2 auch aus gewässerökologischer Sicht mehr Sinn.

### **2. Beschreibung der Baumaßnahme**

Geplant ist die Brücke als gebogene Balkenbrücke. Der Brückenüberbau wird aus verzinkten Walzträgern erstellt, die zusätzlich eine Beschichtung in DB703 (dunkelgrau) erhalten. Mit korrosionsgeschütztem Stahl wird im Vergleich zu Holz- oder Stahlbetonüberbauten eine längere Nutzungsdauer des Bauwerks erreicht. Bei den hier vorliegenden Bauteildimensionen kann der Brückenüberbau so als ein Bauteil im Werk vormontiert werden, was die Bauzeit vor Ort verkürzt und die Ausführungsqualität verbessert.

Der Brückenbelag wird als geschlossenes Deck ausgebildet, wie die übrigen Geh- und Radwegbrücken im Umfeld der Maßnahme es auch haben (Die Brücke 494 Angelseitenweg über die Angel wird voraussichtlich im Herbst 2019 entsprechend saniert). Mit einem GFK-Deck ist eine gute Rutschhemmung/Verkehrssicherheit auch bei Nässe sichergestellt.

Die Geländerpfosten werden seitlich an den Längsträgern der Brücke angeschlossen und bestehen aus Stahlhohlprofilen (verzinkt und beschichtet in DB 703).

Die Handläufe in Edelstahl werden 1,3 m über dem Brückendeck und einem lichten Abstand von 3,0 m angeordnet, um den Anforderungen an Radwege zu entsprechen. Die Geländerausfachung wird aus einem Edelstahlrohrrahmen mit Seilnetzfüllung erstellt. So wird die Aussicht auf das Gewässer und die Uferbereiche nur minimal eingeschränkt.

Gesamtkosten:

Für die vorgeschlagene Variante des Brückenbauwerks werden Bruttokosten in Höhe von 145.000,- € erforderlich.

### **3. Ausschreibung und Bau**

Die Ausschreibung soll nach dem Baubeschluss erfolgen. Das Brückenbauwerk mit den erforderlichen Anrampungen soll vor den Wegebauarbeiten im 2. Quartal 2020 in der Grünanlage erstellt werden. Gegenseitige Beeinträchtigungen im Bauablauf und Beschädigungen an den Wegen werden so vermieden. Erforderliche Gehölzschnittarbeiten sollen, abgestimmt mit dem Amt für Grünflächen, Umwelt und Nachhaltigkeit, vorab im Winter 2019/2020 ausgeführt werden.

Die Baustellenzufahrt für Anlieferung und Lagerung von Baumaterialien erfolgt für das nördliche Widerlager und den Überbau über die befestigte Wiesenzufahrt an der Straße Am Borggarten. Hierfür evtl. erforderliche Baustraßen werden nach der Baumaßnahme wieder entfernt. Verkehrsbeeinträchtigungen sind nicht zu erwarten und Umleitungen sind nicht erforderlich. Die Brückenbauarbeiten sollen etwa 12 Wochen dauern und im Sommer 2020 abgeschlossen werden.

Die Belange des Kanal- und Straßenbaus, sowie des Amtes für Grünflächen, Umwelt und Nachhaltigkeit wurden bei der Planung berücksichtigt. Dies umfasst insbesondere den Hochwasserschutz und den Schutz von Grünflächen und Gehölzbestand.

### **4. Beiträge Dritter/Zuschüsse**

Beiträge Dritter fallen nicht an. Es werden Zuwendungen in Höhe von max. 70 % der zuwendungsfähigen Kosten erwartet.

### **5. Genehmigungen/Vereinbarungen**

Für die Maßnahme ist eine Genehmigung nach dem Landeswassergesetz erforderlich, die nach dem Baubeschluss beantragt wird.

### **6. Liegenschaftliche Regelungen**

Liegenschaftliche Regelungen sind nicht erforderlich.

Die Anwohner und Eigentümer werden entsprechend dem Serviceversprechen des Amtes für Mobilität und Tiefbau frühzeitig über die Maßnahme informiert.

In Vertretung

gez.

Denstorff  
Stadtbaurat

### **Anlagen**

Anlage A

Ausschnitt BPlan

Entwurf