



Amt für Mobilität und Tiefbau

27.01.2020

Ihr/e Ansprechpartner/in:

Herr Grimm

Telefon: 492-6600

Grimm@stadt-muenster.de

Öffentliche **Beschluss**vorlage

Betrifft

Gievenbecker Reihe (B-Plan 410) - gemeinsamer Geh- und Radweg zur Potstiege inkl. Brückenbauwerk über den Gievenbach
- Baubeschluss Straßen- und Brückenbau -

Beratungsfolge

27.02.2020 Bezirksvertretung Münster-West

Entscheidung

Beschlussvorschlag:

I. Sachentscheidung

Den vom Amt für Mobilität und Tiefbau der Stadt Münster aufgestellten Planungen (Lageplan Nr. 10915 Blatt 1(1), Bauwerk 0800532) und der baulichen Ausführung wird zugestimmt.

II. Finanzielle Auswirkungen

Es wird zur Kenntnis genommen, dass der Stadt Münster für die Rad- und Fußwegverbindung Baukosten in Höhe von ca. 220.000 € und für das Brückenbauwerk in Höhe von ca. 170.000 € entstehen.

Dem gegenüber stehen Einnahmen in Höhe von ca. 300.000 €. Als Folgekosten fallen zusätzlich jährlich Abschreibungen von rd. 5.500 € und Unterhaltungskosten von rd. 2.200 € für die Rad- und Fußwegverbindung und jährlich Abschreibungen von rd. 2.100 € und Unterhaltungskosten von rd. 2.500 € für das Brückenbauwerk an.

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

Teilfinanzplan					
	Nr.	Bezeichnung	Haush.- jahr	Betrag €	Bemerkungen
Produktgruppe	1201	Bereitstellung von Verkehrsflächen und –anlagen			
Investitionsmaßnahme	0007	Verkehrsflächen, Neubau und Erneuerung			
Auszahlungen			2020	390.000	195.000 € Geh-/ Radweg 25.000 € Beleuchtung 170.000 € Brücke
Einzahlungen			2020	300.000	Förderung
Saldo				90.000	

Die zur Finanzierung erforderlichen Ermächtigungen sind im Haushaltsplan 2020 bei der o. g. Produktgruppe veranschlagt.

Begründung:

1. Voraussetzungen

Der geplante gemeinsame Geh- und Radweg ist im Bebauungsplan Nr. 410 Gievenbeck, Gievenbecker Reihe / Arnheimweg (rv. 25.05.1998) festgesetzt.

2. Beschreibung der Baumaßnahme

Der gemeinsame Geh- und Radweg verbindet zukünftig die Wohngebiete im Bereich Potstiege mit der Gievenbecker Reihe und weiterführend durch eine Rampe im Bereich der zukünftigen Sporthalle mit dem Gelände der Oxford Kaserne, auf dem eine Grundschule und mehrere Kindertagesstätten, das Bürgerhaus und eine öffentliche Sporthalle entstehen. Durch den Weg wird auch das an der Dieckmannstraße gelegene Gymnasium besser an den Ortsteil Gievenbeck angebunden.

Er wird in einer Breite von 3,00 m hergestellt und asphaltiert, die Entwässerung erfolgt in eine Mulde, die an den Gievenbach angeschlossen wird. Es ist eine Beleuchtung vorgesehen. Im Bereich der Gievenbecker Reihe erfolgt die Anbindung an den bestehenden Geh- und Radweg entlang der Straße, im Bereich der Potstiege wird er im Anschluss an den Gievenbach begleitenden Geh- und Radweg angeschlossen. Dieser Lückenschluss wird ebenfalls asphaltiert, damit dieser besser befahren werden kann.

Das geplante Brückenbauwerk überspannt den Gievenbach als 1-Feldträgerkonstruktion mit 0,5 m Freibord über dem 100-jährigen Höchstwasserstand Hq,100. Hierfür werden 4 parallele Walzstahlträger gemäß zu erstellender statischer Berechnung unterhalb des Brückendecks angeordnet. Das Brückendeck wird aus GFK-Profilen (Glasfaserverstärkter Kunststoff) erstellt. Länge der Brücke etwa 12,95 m. Gesamtbreite etwa 3,60 m. Die Füllstabgeländer werden ebenfalls in Stahl ausgeführt. Die

lichte Breite zwischen den Geländern/Handläufen soll der Wegbreite angepasst 3,00 m betragen. Die Mindestbreite für gemeinsame Geh- und Radwege beträgt 2,50 m und wird somit erfüllt.

Gegründet wird die Brücke voraussichtlich auf Stahlbetonbohrpfählen oder Stahlrohrpfählen, die unabhängig vom anstehenden Grundwasser eingebracht werden können. Für die Betonage der Auflagerbalken, die sich oberflächennah befinden, ist lediglich Niederschlagswasser über z.B. eine offene Wasserhaltung abzuführen.

Der Standort der Brücke ist durch den vorhandenen Baumbestand dauerhaft verschattet. Somit ist zu erwarten, dass eine Stahlkonstruktion wesentlich dauerhafter ist, als eine vergleichbare Holzkonstruktion, die an diesem Standort besonders anfällig für Feuchteschäden oder Pilzbefall ist. Die Systemweite von etwa 12,0 m spricht ebenfalls für Stahl als wirtschaftlichste Lösung. Eine denkbare Fertigteil-Betonkonstruktion, als wartungsärmere Variante bedingt durch die Systemweite ein wesentlich höheres Bauteilgewicht (etwa 8 bis 10-fach). Eine im Duplex-Verfahren (Feuerverzinkung + Beschichtungsaufbau) geschützte Stahlkonstruktion bietet in der örtlichen Situation sehr hohen Korrosionsschutz bzw. sehr lange Schutzdauern bis zur ersten Wartungsfälligkeit.

Der Brückenbelag aus glasfaserverstärktem Kunststoff ist witterungsbeständig und weist eine hohe Lebensdauer auf. Durch seine vollständig geschlossene und rutschhemmende Oberfläche ist der Belag barrierearm. Auch bei schlechten Witterungsverhältnissen ist so ein sicheres Überqueren des Bauwerks für Fußgänger und Radfahrer gewährleistet.

Das Füllstabgeländer aus Stahl wird den aktuellen Anforderungen an Geländer für Geh- und Radwegbrücken entsprechend gestaltet. Die Geländerhöhe soll somit 1,30 m über Oberkanten des Brückenbelags liegen. Das Stahlgeländer wird wegen der höheren mechanischen Beanspruchung feuerverzinkt und anschließend pulverbeschichtet. Auch hier erhalten wir sehr lange Schutzdauern. Des Weiteren ist durch die Demontierbarkeit der Geländer eine Ausbesserung oder Erneuerung der Beschichtung problemlos und umweltverträglich durchführbar, wenn aus optischen Gründen einer Erneuerung der Deckbeschichtung erforderlich werden sollte.

Der Überbau wird dimensioniert für eine Tragfähigkeit für Geh- und Radwegbrücken nach DIN EN 1991-2/NA. Zusätzlich werden die Lasten für ein Dienstfahrzeug der Stadt Münster und der AWM berücksichtigt.

Die Planungen wurden im Rahmen der Ämterbeteiligung mit der Arbeitsgruppe 5 „Stadtplanung und Verkehr“ der Kommission zur Förderung der Inklusion von Menschen mit Behinderungen (KIB) abgestimmt.

Darüber hinaus sind im Bereich des Weges Entwässerungsarbeiten durchzuführen. Die Beschlussvorlage dazu hat die Nummer V/0026/2020.

3. Ausschreibung und Bau

Die Ausschreibung für alle Gewerke erfolgt im Anschluss an den Baubeschluss, mit der Umsetzung ist ab dem 3. Quartal 2020 zu rechnen.

Zunächst wird das Brückenbauwerk erstellt, im direkten Anschluss erfolgt der Bau des Schmutzwasserkanals und des Geh- und Radweges. Die Verkehrsführung wird abgestimmt.

Nach dem derzeitigen Planungsstand sind Leitungsverlegungen seitens der Stadtwerke Münster geplant (Neuverlegung Wasserleitung).

4. Beiträge Dritter/Zuschüsse

Bei der Maßnahme handelt es sich um eine förderfähige Maßnahme nach den Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen. Der Förderantrag wurde bereits in 2019 gestellt. Eine Bewilligung wird in 2020 angestrebt.

5. Genehmigungen/Vereinbarungen

Für den gemeinsamen Geh- und Radweg sind keine Genehmigungen erforderlich.

Für das Brückenbauwerk sind folgende Genehmigungen erforderlich:

1. Landschaftsrechtliche Genehmigung nach § 30 LNatSchG NRW
2. Wasserrechtliche Genehmigung nach § 22 Landeswassergesetz NRW

6. Liegenschaftliche Regelungen

Es sind keine liegenschaftlichen Regelungen erforderlich.

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

I.V.

gez.

Denstorff
Stadtbaurat

Anlagen