



Amt für Mobilität und Tiefbau

12.09.2022

Ihr/e Ansprechpartner/in:

Herr Wienker

Telefon: 492-6575

Wienker.Jens@stadt-muenster.de

Öffentliche **Beschlussvorlage**

Betrifft

Planungs- und Baubeschluss zum Ersatzbauwerk Geh-/Radwegbrücke Ramertsweg/Münstersche Aa
- BW 0800388

Beratungsfolge

22.09.2022 Bezirksvertretung Münster-West

Entscheidung

Beschlussvorschlag:

I. Sachentscheidung

Das Amt für Mobilität und Tiefbau der Stadt Münster veranlasst die Planung und die bauliche Umsetzung einer Ersatzbrücke für die abgängige und gesperrte Brücke Bredeheide – Ramertsweg über die Münstersche Aa.

Der Planung und Umsetzung wird zugestimmt.

II. Finanzielle Auswirkungen

Es wird zur Kenntnis genommen, dass der Stadt Münster Planungs- und Baukosten in Höhe von ca. 910.000,- € entstehen. Dem gegenüber stehen Einnahmen in Höhe von ca. 750.000,- €.

Aufgrund der aktuellen weltpolitischen Lage und ihrer Auswirkung auf den Weltmarkt sind weitere Kostensteigerungen nicht auszuschließen und aktuell nicht vorhersehbar.

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

Teilfinanzplan					
	Nr.	Bezeichnung	Haush.- jahr	Betrag €	Bemerkungen
Produktgruppe	1201	Bereitstellung von Verkehrsflächen und -anlagen			
Investitionsmaßnahmen	0007	Verkehrsflächen, Neubau und Erneuerung			
Auszahlungen			2022	80.000	Planungen
			2023	700.000	Bau
			2024	130.000	Bau

Einzahlungen			2024	750.000	Landes- /Bundeszuwen- dungen
Saldo				160.000	

Die zur Finanzierung erforderlichen Ermächtigungen sind im Haushaltsplanentwurf 2023 bei der o. g. Investitionsmaßnahme veranschlagt. Es wird zur Kenntnis genommen, dass die Beschlussausführung unter dem Vorbehalt steht, dass der Rat im Rahmen der Haushaltssatzung 2023 bzw. der mittelfristigen Ergebnis- und Finanzplanung die Ermächtigungen bereitstellt.

Die Folgelastenberechnung wird zur Kenntnis genommen.

Begründung:

1. Voraussetzungen

Die bestehende Brücke Ramertsweg ist eine Holzbrücke aus dem Jahr 1986. Das Bauwerk besteht aus Tropenholz und überspannt als 3-Feld-Brücke die Münstersche Aa. Nach einer turnusmäßigen Bauwerksprüfung, die im Rahmen der Bauwerksunterhaltung im April 2022 durchgeführt wurde, musste das Bauwerk wegen massiver, statisch relevanter Schäden im Überbau und der Gründung für den Verkehr gesperrt werden. Die beiden Hauptlängsträger sind jeweils in mehreren Bereichen durch Innenfäule stark geschädigt. Eine Instandsetzung dieser Bauteile in allen geschädigten Bereichen ist technisch und wirtschaftlich nicht möglich. Die Brücke steht auf hölzernen Ramppfählen, diese sind in der Wasserwechselzone ebenfalls stark geschädigt und nicht mehr zu verwenden. Seit der Sperrung des Bauwerks für den Verkehr sind wiederholt durch unbekannte Täter Sachbeschädigungen durch Inbrandsetzen am Bauwerk verübt worden, was zu weiteren Schäden am Bauwerk führte.

Die Brücke liegt im Naturschutzgebiet Aa Aue, welches vom LANUV im Biotopkataster als schutzbedürftig eingestuft worden ist. Zusätzlich ist die betroffene Fläche als Kompensationsfläche für die Planfeststellung BAB 1 (Komkat-Nr. 31004) ausgewiesen.

Im Zuge der Brückensperrung ist eine Umleitungsstrecke über den Geh-/Radweg an der Landstraße Roxeler Straße ausgeschildert worden.

Die Brücke stellt eine wichtige Verbindung für Radfahrende und Fußgänger*innen zwischen den Ortsteilen Roxel und Gievenbeck dar, die auch als Schulweg intensiv genutzt wird. Somit ist ein Ersatzneubau dringend erforderlich.

Die Stadt Münster geht derzeit von Baukosten (incl. Planung, Prüfung, Baugrunderkundung) in Höhe von etwa 910.000,- € brutto aus.

2. Beschreibung der Baumaßnahme

Das neue Bauwerk wird, wie das Bestandsbauwerk, mit 3 m lichter Breite geplant und soll ähnlich dem Bestand als 3-Feld-Brücke über die Aa geführt werden. Wie das Altbauwerk, erfolgt eine Gründung über eine gerammte oder gebohrte Tiefgründung jedoch in Stahl bzw. Stahlbeton und nicht mehr in Holz.

Der Überbau der Brücke wird als Stahlkonstruktion geplant. Die theoretische Nutzungsdauer beträgt bei Stahl etwa 100 Jahre. Eine Holzbrücke überdauert je nach Konstruktionsweise max. 30-60 Jahre. Die Bestandsbrücke aus in Münster nicht mehr zulässigem Tropenholz hat mit intensivem Erhaltungsaufwand 36 Jahre gehalten. Gleichzeitig ist eine Stahlbrücke leichter als z.B. Stahlbeton, was die Baustellenlogistik vereinfacht und den für den Bau erforderlichen Eingriff in die Natur reduziert.

Um dem Hochwasserschutz gerecht zu werden, wird die Brücke als Fachwerk-Trogbrücke geplant. Damit werden Anrampungen in den Brückenzufahrten entbehrlich und gleichzeitig der Durchflussquerschnitt unter dem Bauwerk verbessert.

Das Brückendeck wird in rutschhemmendem Glasfaserkunststoff (GFK) geplant. Zusätzlich wird die Brücke geradlinig über das Gewässer geführt, im Unterschied zum kurvigen Verlauf der Bestandsbrücke. Damit ist die Verkehrssicherheit besonders bei schlechter Witterung gegenüber dem Bestand verbessert und eine sichere Querung der Brücke gewährleistet.

Die Geländer werden 1,3 m hoch ausgeführt als Füllstabgeländer gemäß ERA bzw. Vorgaben der ZTV-Ing.



Beispielbild einer kürzeren Fachwerk-Trogbrücke, ausgeführt am Twenteweg über den Gievenbach, zur Erläuterung des Prinzips Fachwerktrug. Auch dort wurde ein GFK-Deck verbaut. Aufgrund der größeren Spannweiten an der Münsterschen Aa, werden kräftigere Profile erforderlich werden, als Geländer soll ein klassisches Füllstabgeländer ausgeführt werden.

Das Ersatzneubauwerk beinhaltet:

- 2 Ortbeton-Widerlager und 2 Zwischenaufleger auf Pfahl-Tiefgründungen
- Stahl-Überbau mit 3 m lichter Breite und Füllstabgeländer 1,3 m hoch
- Rutschhemmendes, geschlossenes Brückendeck aus GFK
- Lasteinwirkung nach DIN EN 1991-2 (Geh- und Radweg, incl. Unterhaltungsfahrzeug)
- Ausführung gemäß ZTV-Ing und Stand der Technik

Das Bestandsbauwerk wird zur Gefahrenabwehr vorab zurückgebaut. Die hölzernen Ramppfähle verbleiben im Erdreich.

3. Ausschreibung und Bau

- Die Ausführungsplanung soll nach dem Beschluss extern vergeben werden und der Ersatzneubau anschließend unter Beachtung des Vergaberechts schnellstmöglich ausgeführt werden.
- Über die bestehende Umleitung hinaus sind keine weiteren verkehrlichen Einschränkungen zu erwarten.

- Nach dem derzeitigen Planungsstand sind keine Leitungsverlegungen von Versorgungsunternehmen geplant.

4. Beiträge Dritter/Zuschüsse

- Die Maßnahme ist zuwendungsfähig. Es werden Zuwendungen in Höhe von 90% der zuwendungsfähigen Baukosten erwartet. $830.000 \text{ €} \times 90\% = \text{ca. } 750.000,- \text{ €}$ Zuwendung.

5. Genehmigungen/Vereinbarungen

Folgende Genehmigungen werden im Rahmen der Planung eingeholt.

5.1 Landschaftsrechtliche Genehmigung nach § 30 und § 75 LNatSchG NRW

5.2 Wasserrechtliche Genehmigung nach § 22 Landeswassergesetz NRW

6. Liegenschaftliche Regelungen

Es sind keine liegenschaftlichen Regelungen erforderlich.

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

I.V.

gez.

Robin Denstorff
Stadtbaurat

Anlagen