

I. Vorlage

Beratungsfolge - Gremium	Termin	Status	Ergebnis
Bau- und Werkausschuss	12.10.2011	öffentlich - Beschluss	

Regnitzbrücke Vach: Beschluss der Vorplanung

Aktenzeichen / Geschäftszeichen	
Anlagen: Lageplan, Querschnitt	

Beschlussvorschlag:

Der Vortrag des Baureferenten diene zur Kenntnis.

Der Plan „Brücke über die Regnitz im Zuge der Brückenstraße“ Variante 1 B SpA Nr. 0152 vom Oktober 2011 wird als Vorplanung beschlossen.

Sachverhalt:

Anlass:

Die Brücke über die Regnitz ist in einem sehr schlechten Zustand und muss möglichst bald erneuert werden. Bereits im April 2012 soll mit dem Bau begonnen und 2013 der Brückenneubau abgeschlossen werden.

Ab dem 26.08.2011 wurde die Brücke für Fahrzeuge mit einem zul. Gesamtgewicht über 7,5t gesperrt. Bis zu Beginn der teilweisen Sperre der Brücke fuhr die Buslinie 174 (Vach – Vach Bahnhof – Stadeln – Fürth Hbf – Jakobinenstraße) montags bis freitags im 20-Minuten-Takt.

Anforderungen Verkehr:

Die Brückenstraße ist eine Staatsstraße (St 2263) und weist einen durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) von ca. 10.000 Kfz/24h auf. Zusätzlich zu den Belangen des Fußgängerverkehrs, des Radverkehrs und des Kfz-Verkehrs (MIV und ÖV) sind auch die Belange des Verkehrs mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen zu berücksichtigen.

Durch die Ortseingangssituation und die enge Ortsdurchfahrt in Vach mit schmalen Gehwegen ist eine Geschwindigkeitsdämpfung des in den Ort fahrenden Verkehrs sinnvoll. Auf Grund der Verkehrsbedeutung, insbesondere bei Hochwasserlagen, wird eine Lösung vorgeschlagen, die den Verkehr während der Bauzeit zumindest eingeschränkt ermöglicht.

Die Brückenspannweite beträgt ca. 45 m. Im Endzustand soll die Brücke eine Tragkraft von 60 t, wie die angrenzenden Brücken auch, aufweisen.

Auf den Bericht im Bau- und Werkausschuss am 14.09.2011 wird verwiesen.

Die Planung (Lageplanskizzen Variante 1, 2 und 4) wurde am 07.09.2011 instruiert und ergab folgende Ergebnisse:

Amt für Umweltplanung, Abfallwirtschaft und städtische Forste:

Abfallwirtschaft: o. E.

Umweltplanung: Die bestehende Brücke sowie der geplante Brückenneubau liegen im Landschaftsschutzgebiet. Durch den Neubau der Brücke wird in die nördlich angrenzenden Biotope eingegriffen. Betroffen sind zum einen die Ufergehölze sowie randlich ein Altwasser, das seit einigen Jahren als Fischumleitung genutzt wird.

Die Weidengehölze an den Uferböschungen sind in der Stadtbiotopkartierung (1999) unter den Objekt-Nrn. 14.002 und 509 (zool. Biotop) erfasst. Die 13d1-Kartierung im Stadtgebiet Fürth gibt für das flussbegleitende Gehölz an der südöstlichen Uferböschung (Objekt-Nr. 8521) einen Hinweis auf den Schutzcharakter. Die Biotope sind jetzt gemäß §30 BNatSchG und Art. 23 BayNatSchG gesetzlich geschützt. Ebenso ist das Altwasser in der genannten Kartierung unter der Objekt-Nr. 8531 erfasst und auf Grund seiner Flora als gesetzlich geschütztes Biotop zu bewerten.

Für die Baumaßnahme kann gemäß Art. 23 Abs. 3 BayNatSchG die Untere Naturschutzbehörde eine Ausnahme erteilen, wenn die Beeinträchtigungen ausgeglichen werden können oder wenn die Maßnahme aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses notwendig ist. Die Eingriffs- und Ausgleichsmaßnahmen sind in einem landschaftspflegerischen Begleitplan darzustellen.

Im Arten- und Biotopschutzprogramm der Stadt Fürth (2001) und im zoologischen Teil der Stadtbiotopkartierung werden die Ufergehölze entlang der Regnitz als Leitlinien für regelmäßige Jagdhabitats von Wasser- und Zwergfledermaus beschrieben. Sie sind auch Brut- und Nahrungshabitat für auetypische Vogelarten, insbesondere das Teichhuhn. Aus diesem Grund ist im Vorfeld die Durchführung einer speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP) erforderlich.

Aus naturschutzfachlicher Sicht wäre die Variante 4 (Ersatzneubau unter Vollsperrung) und alternativ Variante 2 (Brücke mit Provisorium) vorzuziehen. Variante 1 (Geteilte Brücke) nimmt die doppelte Breite der alten Brücke ein und ist deshalb auch im Hinblick auf das Landschafts- und Siedlungsbild (Ortseingang Vach) als kritisch zu bewerten.

Amt für Wirtschaft:

In Hinblick auf die Einzelhändler in Vach, Mannhof und Stadeln wird die Variante 1 mit dem Umleitungskonzept A favorisiert. Eine Vollsperrung mit Umleitung des Verkehrs über Fischerberg wird als kritisch gesehen, da hierdurch der Pendelverkehr zu den Einzelhandelsgeschäften in den o.g. Ortsteilen aufwendiger ist.

Infra:

Gas- und Wasserversorgungsnetz: An der Brücke ist die Wasser- und die Gasleitung montiert. Diese Leitungen werden auch künftig benötigt, deshalb ist eine Neuverlegung außerhalb der Brücke gar nicht bzw. nur mit erheblichem technischen und kostenintensivem Aufwand möglich. D. h. dass die Gas- und Wasserleitung wieder an die neu zu errichtende Brücke montiert werden müssen. Die Statik der Brücke ist dementsprechend auszulegen.

Bei der Wasserleitung handelt es sich um eine Stichleitung, die zur Versorgung der Mühle notwendig ist. Daher sind seitens der infra fürth gmbh die Varianten 1 und 2 zu bevorzugen, da hier die bestehenden Leitungen an der alten Brücke in Betrieb gehalten werden können, bis die zur Versorgung notwendigen neuen Versorgungsleitungen an der nördlich zu errichtenden Brücke verlegt und in Betrieb genommen werden.

Bei Variante 4 ist bei Abriss der Brücke die Versorgung der Mühle mit Trinkwasser nicht mehr gewährleistet. Ein Provisorium in der erforderlichen Spannweite mit Betrieb über dem Winter ist technisch nicht mehr zielführend und wirtschaftlich nicht darstellbar. Die Gasleitung wurde 1998 verlegt. Gemäß Konzessionsvertrag sind 50 % der Kosten durch die Stadt Fürth im Zuge des Brückenneubaus zu tragen.

Stromversorgungsnetz: An der nördlichen Seite der Brücke sind sechs elektrische Versorgungsleitungen in Schutzrohren montiert. Diese Leitungen sind für die Stromversorgung der Ortsteile Vach und Mannhof notwendig. Dies bedeutet, dass auch diese Leitungen dauerhaft und ohne Unterbrechung zur Verfügung stehen müssen. Deshalb gelten auch hier die für die

Wasserleitung genannten Ausführungen. Gemäß Konzessionsvertrag sind die gesamten Kosten durch die Stadt Fürth im Zuge des Brückenneubaus zu tragen.

Beleuchtungsnetz: Die vorhandene Beleuchtung im östlichen Widerlager ist beim Abbruch der Brücke zu entfernen, sowie nach dem Neubau der Brücke entsprechend neu zu erstellen. Weiterhin ist ein zusätzlicher Lichtpunkt auf der Brücke zu installieren. Die Kosten für den Abbau und der Neuerstellung der Beleuchtung belaufen sich auf ca. 7.000 €.

Eine Detailkoordinierung für die Versorgungsleitungen ist zwingend erforderlich.

Infra Verkehrsbetriebe:

O. E.

Jugendamt:

Gemessen an den Kriterien zur Kinderfreundlichkeit stellt die Variante 1 sowohl für die Zeit der Bauphase als auch für die Zeit nach Fertigstellung der beiden Brückenteile die beste Lösung dar.

Liegenschaftsamt:

Bei den Varianten 1 und 2 ist Grunderwerb auch von Privatpersonen erforderlich. Da nicht auszuschließen ist, dass die Grunderwerbsverhandlungen scheitern, ist aus Sicht des LA die Variante 4 zu bevorzugen, da hier kein Grunderwerb erforderlich ist.

Ordnungsamt:

Wasserrecht: Die Brücke kommt im vorläufig gesicherten Überschwemmungsgebiet der Regnitz zur Ausführung. Die Errichtung der Brücke (Widerlager) kann gemäß § 78 Abs. 4 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) zugelassen werden, wenn

- Belange des Wohls der Allgemeinheit dem nicht entgegenstehen, der Hochwasserabfluss und die Hochwasserrückhaltung nicht wesentlich beeinträchtigt werden und
- eine Gefährdung von Leben und erheblichen Gesundheits- oder Sachschäden nicht zu befürchten sind oder
- die nachteiligen Auswirkungen ausgeglichen werden können.

Ferner kommt das Vorhaben im 60 m-Bereich der Regnitz zur Ausführung und bedarf einer Genehmigung nach Art. 20 Bayerischer Wassergesetz (BayWG). Bei der Entscheidung hierüber ist auch das öffentliche Interesse an der Errichtung der Anlage zu berücksichtigen (Art. 20 Abs. 4 Satz 3 BayWG). Die Zulässigkeit bzw. Genehmigungsfähigkeit der Brücke im Überschwemmungsgebiet und im 60 m-Bereich der Regnitz ist im Rahmen eines wasserrechtlichen Verfahrens zu prüfen. Dieses ist beim OA/U unter der Vorlage detaillierten Planunterlagen (3-fach) zu beantragen.

Naturschutz: Aus naturschutzfachlicher Sicht ist die Variante 4 zu bevorzugen, da hierbei die geringsten Eingriffe in Natur und Landschaft erfolgen. Das Vorhaben liegt im Außenbereich. Die Erneuerung stellt somit einen Eingriff in Natur und Landschaft gemäß §14 Abs. 1 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) dar, der entsprechend auszugleichen ist. Um den Eingriff beurteilen zu können, ist eine Eingriffs- / Ausgleichsbilanzierung auf Grundlage der „Fürther Werteliste“ nach Biotop- und Nutzungstypen erforderlich. Die Eingriffs- und Ausgleichsmaßnahmen sind in einem landschaftspflegerischen Begleitplan darzustellen.

Weiter ist die Durchführung einer speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP) erforderlich. Mit dieser Untersuchung ist zu prüfen, ob auf Grund des geplanten Vorhabens die Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 BNatSchG erfüllt und ggf. welche Ausgleichsmaßnahmen erforderlich sind.

Pfleger für Fuß- und Radwege StR Riedel:

Die Variante 2a wird empfohlen.

Bei Variante 1 sollte der Fahrbahnteiler aus städtebaulicher Sicht von der Westseite auf die Ostseite verlegt werden, da die Flächen vor den Anwesen Brückenstraße 11 und 11a sehr gering sind. Im Bereich Brückenstraße 24 wäre ausreichend Platz zur Verfügung.

Dies wurde seitens SpA/Vpl geprüft und wieder verworfen, da einerseits der Geschwindigkeitsdämpfende Effekt am Ortseingang sinnvoll ist und auf der Ostseite die Querungshilfe weniger Funktion hat.

Der Radweg auf der neuen nördlichen Fuß- und Radwegbrücke endet in Ost-West-Richtung (Richtung Ortsmitte Vach) vor dem Anwesen Brückenstraße 11/11a, hier ist aus den

Instruktionsunterlagen die Einfädung des Radverkehrs auf die Fahrbahn nicht im Detail erkennbar – diese sollte bei den weiteren Planungen berücksichtigt werden.

Die Einfädung wurde nach Osten vor die Brücke verlegt. Der Brückenquerschnitt kann so um 1 m verringert werden.

Polizei:

Die Variante 1 bietet den entscheidenden Vorteil, dass bei zukünftigen Arbeiten an der Brücke auf eine einstreifige Verkehrsführung zurückgegriffen werden kann. Bei Hochwasser wäre eine sinnvolle Verkehrsregelung bzw. -lenkung durch Ausfall der Stadelner und der Brückenstraße nicht mehr möglich.

Sozialamt/Behindertenbeauftragte:

O. E., da die Breite von Geh- und Radweg mit 3,50 m ausreichend ist. Ein barrierefreier Zugang zum Gehweg ist zu gewährleisten. Der Fußweg sollte durch die Baustelle nicht verengt werden.

Stadtentwässerungsbetrieb Fürth:

Die Schachtdeckel zu dem Regenüberlaufbauwerk liegen im Bereich der künftigen Fahrbahn. Da dieses Bauwerk im Schnitt einmal im Monat für die Zeit von 3 – 4 Stunden gewartet werden muss, wird eine Lösung mit Zugang zu den Schächten außerhalb der Fahrbahn – wie bisher – bevorzugt. Da eine Verlegung der Schachtzugänge nicht möglich ist, ist eine Lichtsignalanlage (LSA) einzurichten, mit der bei Wartungsarbeiten der Verkehr in Richtung Westen über die südliche Brücke im Einrichtungsverkehr geführt wird. Bei Variante 4 (Brücke in alter Lage) liegen die Schachtdeckel – wie von StEF auch ursprünglich geplant – außerhalb des Fahrbahnbereichs bzw. am Fahrbahnrand. Damit kann auf die Einrichtung der LSA verzichtet werden.

Die Kosten für das 2-malige Versetzen des Schaltschranke für das Regenüberlaufbauwerk werden auf ca. 85.000 € geschätzt.

Straßenverkehrsamt:

Mit der Lösung einer LSA, die bei Bedarf (Wartungsarbeiten des Stadtentwässerungsbetriebes) in der verkehrarmen Zeit den Verkehr auf der südlichen Brücke im Einrichtungsverkehr regelt, besteht Einverständnis. Die Einfahrten sind zu berücksichtigen, die Markierungen (Haltebalken) entsprechend vorzusehen.

Tiefbauamt:

Die Lösungen 1 und 2 sind zwar finanziell ungünstiger als die Lösung 4 mit Vollsperrung des Verkehrs, wird aber aus Gründen der Aufrechterhaltung des Verkehrs bevorzugt. Aus konstruktiven Gründen sollte auf die Lösung 2 Brücke mit Provisorium verzichtet werden, da das Provisorium technisch nur sehr aufwändig herzustellen wäre. Bei Variante 1 kann der Radfahrer auf der Fahrbahn geführt werden.

Die Baukosten wurden vorab auf Grundlage einer ersten groben Kostenschätzung für die Varianten 1 und 2 auf ca. 3 Mio. geschätzt. Eine genauere Angabe der Kosten kann auf Grund der Kürze der Zeit erst im Bau- und Werkausschuss direkt angegeben werden.

Telekommunikationsanbieter:

Im nördlichen Brückenbereich befinden sich zwei Kabelrohre mit Leitungen. Die Varianten 1 und 2 werden bevorzugt, da hier eine provisorische Umlegung der bestehenden Versorgungsleitungen nicht erforderlich wäre. Nach Fertigstellung der nördlichen Brücke können die Leitungen endgültig an das neue Bauwerk angehängt und umgebunden werden. Die Variante 4 wäre sehr kosten- und zeitintensiv.

Eine Koordinierung mit allen Beteiligten ist erforderlich.

Auf Grund der Instruktionsergebnisse wurde die Variante 1 als Lösung gefunden, die den technischen Anforderungen am Besten gerecht wird. Die naturschutzfachlichen Beeinträchtigungen müssen ausgeglichen werden. Sollte der dazu erforderliche Grunderwerb nicht zu einem angemessenen Preis möglich sein, so muss auf die Variante 4 zurückgegriffen werden. Diese Variante kommt ohne Grunderwerb aus, ist am kostengünstigen und hat die wenigsten Eingriffe in den

Naturhaushalt zur Folge. Der Nachteil ist die Vollsperrung des Verkehrs während der ca. 1-jährigen Bauzeit und bei künftigen Sanierungsarbeiten

Die Variante 1 wurde nochmals überarbeitet und auch auf der Nordseite der Radverkehr mit einem Schutzstreifen auf der Fahrbahn geführt. Da für den Gehweg eine Breite von 2,50 m genügt, kann die nördliche Brücke um einen Meter verschmälert werden.

Zeitplan:

Nach Beschluss der Vorplanung wird eine spezielle artenschutzrechtliche Prüfung beauftragt und ein landschaftspflegerischer Begleitplan erstellt werden. Das Tiefbauamt wird möglichst noch in diesem Jahr ein Ingenieurbüro mit der Ausarbeitung der Entwurfsplanung beauftragen, damit bereits im Herbst 2012 mit dem Bau der nördlichen Brücke begonnen werden kann. Der Abriss der bestehenden Brücke und der Neubau der neuen südlichen Brücke sind für 2013 vorgesehen.

Die Vorplanung entsprechend Plan „Brücke über die Regnitz – Brückenstraße“ Variante 1 A SpA Nr. 0152 vom September 2011 wird als Vorplanung beschlossen. Die Verwaltung wird beauftragt, die erforderlichen Aufträge zu vergeben und die wasserrechtlichen und naturschutzrechtlichen Genehmigungen zu beantragen und baldmöglichst den erforderlichen Grunderwerb durchzuführen.

Finanzierung:

Finanzielle Auswirkungen	jährliche Folgekosten	
<input type="checkbox"/> nein <input checked="" type="checkbox"/> ja	Gesamtkosten 3.500.000 €	<input type="checkbox"/> nein <input checked="" type="checkbox"/> ja €
Veranschlagung im Haushalt		
<input checked="" type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ja	Hst. Budget-Nr.	im <input type="checkbox"/> Vwhh <input type="checkbox"/> Vmhh
wenn nein, Deckungsvorschlag:		

Beteiligungen

- II. BMPA / SD zur Versendung mit der Tagesordnung
- III. Beschluss zurück an **Stadtplanungsamt**

Fürth, 11.03.2013

Unterschrift der Referentin bzw.
des Referenten

Stadtplanungsamt