

Brücke über die Murg

Der Vorsitzende verweist auf die Vorberatung im Technischen Ausschuss am 12.06.2018, § 41, sowie auf die Sitzungsvorlage Nr. 92/2018 sowie die Tischvorlage Nr. 105/2018, in denen Folgendes ausgeführt ist:

„Bereits in der Sitzung am 12.07.2016 im TA und am 26.07.2016 im Gemeinderat hat man sich damals noch mit dem Thema „Holzbrücke über die Murg“ beschäftigt.

Bisher gibt es in diesem Bereich einen Steg über die Murg, der von Fußgängern und Fahrradfahrern genutzt wird.

Inzwischen hat sich die Situation / Aufgabenstellung geändert.

Am 17. Mai 2018 hat offiziell der Umbau / Sanierung der Freudenstädter Straße mit dem ersten Bauabschnitt begonnen, die Arbeiten schreiten hier in großen Schritten voran.

Für 2019 ist der 2. Bauabschnitt geplant. Im Bereich unterhalb der Neumühle, Kreuzung Wilhelm-Münster-Straße werden während der Bauarbeiten die räumlichen Verhältnisse so sein, dass auch hier nur maximal eine Fahrtrichtung aufrechterhalten werden kann.

Die andere Fahrtrichtung der Bundesstraße 462 muss umgeleitet werden. Hierzu gibt es die Idee bei der Neumühle abzubiegen und wo jetzt der Holzsteg ist, über die Murg zu fahren, mit einer Fahrspur, für den Zeitraum der Baustelle mit dem Auto und auch dem Lastkraftwagen (40 t).

Zunächst war hier das Ing.-Büro Breinlinger beauftragt, die auch die Straßenplanung für die Freudenstädter Straße gemacht haben, Planungen vorzulegen.

Das Büro Breinlinger hat kurzfristig abgesagt und hält es nicht für möglich bis April 2019 eine Brücke zu bauen.

Daraufhin hat die Verwaltung das Ing.-Büro schlaich bergemann partner aus Stuttgart gebeten eine Konzeptstudie zu erstellen. Die nun in 3 Varianten vorgestellt wird.

Dabei ist die Idee dieses Jahr noch Brückenköpfe zu betonieren und über den Winter witterungsunabhängig die Brücke vorzufertigen, damit diese im Frühjahr 2019 mit einem Kran eingehoben werden kann. Dies ist im Werkstoff Stahl angedacht.

Mit der Fragestellung, ob man eine 40 t Brücke auch in Holz bauen kann, hat sich die Verwaltung auch auseinandergesetzt. Laut sbp hätte eine Holzkonstruktion etwa das 3-fache Eigengewicht und nicht die gleiche Lebensdauer.

Unabhängig davon hat Herr Dipl.-Ing. Matthias Gerold 2003 ein Buch über Holzbrücken geschrieben, dass dem Gremium zur Ansicht gegeben werden kann. Hier sind auch Beispiele für Holzbrücken enthalten.

Alternativ könnte auch eine Behelfsbrücke gebaut werden, die nach der Bauzeit wieder abgebaut wird. Dafür gibt es voraussichtlich keine Zuschüsse und der jetzige Holzsteg müsste trotzdem saniert werden.

Der jetzt angedachte Neubau hat den Mehrwert, das er als Fußgänger und Fahrradweg bleibt und im Bedarfsfall (z.B. Störungen im Bereich der Freudenstädter Straße) wieder als einspurige Fahrstraße aufgemacht werden kann.

Geht man davon aus, dass die neue Brücke zu 60 % förderfähig ist und die Mietbrücke nicht, ist ein Brückenneubau für die Gemeinde Baiersbronn rund 135.000,00 € teurer als eine Mietbrücke.

Brückenneubau ~ 374.000,00 €

Mietbrücke ~ 239.000,00 €

Hier handelt es sich um eine Vergleichsrechnung, die auf einer ersten Kostenschätzung und einem Mietbrückenangebot beruht.“

Der Vorsitzende sagt, es handle sich bei der anstehenden Entscheidung um ein differenziertes Thema, bei dem es um Gestaltung, Aussehen und Kosten gehe.

Bauamtsleiter Kuntosch erläutert, dass der Bedarf für die Brücke aus dem Umbau der Freudenstädter Straße resultiere. Im 2. Bauabschnitt werde unterhalb der Kreuzung Wilhelm-Münster-Straße/Neumühle lediglich noch 1 Fahrspur durch die Baustelle gehen können. Das bedingt, dass an der Stelle, an der sich momentan der Steg am Gasthof Brücke befindet, ein Brückenbauwerk erstellt werden müsse, über welches auch Schwerlastverkehr fahren könne. Zu bedenken sei, dass an dieser Stelle mit einem Fahrzeugaufkommen von 3.500 bis 5.000 Fahrzeugen täglich zu rechnen sei. Aus der Überlegung heraus, dass man auch für eine Mietbrücke Fundamente benötige und die Mietbrücke nicht bezuschusst werde, ergab sich die Überlegung, ob man an dieser Stelle eine dauerhafte Brücke mit einer Breite von 4 Metern erstelle, die grundsätzlich zuschussfähig sei. Auf diese Weise hätte man für die Zukunft eine Brücke, die man parallel als Rad- und Fußweg benutzen könne und die man bei kurzfristigen Ereignissen wie Wasserrohrbrüchen oder Unfällen als Umleitung für den Verkehr nutzen könne. Da man in der Murg keinen Mittelpfeiler wolle, komme nur eine freispannende Brücke in Frage.

Der Vorsitzende ergänzt, dass sich der Technische Ausschuss für eine dauerhafte Brücke ausgesprochen habe, während der Gestaltungsbeirat eine Mietbrücke bevorzuge.

Anschließend erläutert Bezirksbeiratsvorsitzender Christein die Beschlusslage im Bezirksbeirat Baiersbronn. Das Gremium habe die Ausführung als Holzbrücke einstimmig abgelehnt und sich klar für eine dauerhafte Lösung ausgesprochen und zwar in der Variante 3, die in der jetzigen Sitzungsvorlage als Variante C2 ausgewiesen ist. Das Gremium empfindet den Kontrast zwischen Tradition und Moderne an dieser Stelle als belebend.

Gemeinderat Gerhard Gaiser spricht sich gegen eine Dauerlösung aus. Er erinnert daran, dass man in der Verantwortung für einen sparsamen Umgang mit Steuergeldern sei. Für ihn mache eine Mehrausgabe von 135.000 € für eine Brücke, die später stillgelegt werde, keinen Sinn. Er befürchtet, dass durch dieses Bauwerk im Falle der Autobahn A 5 und A 8 Baiersbronn als Dauerumleitung attraktiv würde.

Der Vorsitzende entgegnet, dass man bei einer Mietbrücke später den Holzsteg an der bisherigen Stelle sanieren müsse, was ebenfalls mit Kosten verbunden sei. Man könne also auch bei einer Dauerlösung nicht von einer Verschwendung von Steuergeldern sprechen. Ohnehin sei Baiersbronn auch ohne die neue Brücke als Umleitungsstrecke für Schwerlastverkehr klassifiziert.

Gemeinderat Dr. Seitz empfindet die als Dauerlösung vorstellten Entwürfe für die vorgesehene Stelle als „eine Nummer zu groß“. Eine 40 Tonnen tragende Stahlbrücke würde seiner Meinung nach zusätzlichen Verkehr anziehen. Er fragt nach, ob auch eine neue Fußgängerbrücke grundsätzlich zuschussfähig sei.

Ortsbaumeister Warth erklärt, dass auch eine neue Fußgängerbrücke im Sanierungsprogramm zuschussfähig sei.

Bauamtsleiter Kuntosch erläutert eine Tabelle mit verschiedenen Kosten und Zuschusszenarien im Detail.

Gemeinderat Dagistanli spricht sich für eine dauerhafte Lösung aus. Auf seine Nachfrage hin erläutert der Vorsitzende, dass die Umleitung für den zweiten Bauabschnitt der Freudenstädter Straße über den Neumühleweg gedacht sei und die jetzige Schulbrücke nicht tangiere.

Gemeinderat Schleh unterstützt eine dauerhafte Lösung. Um das Sanierungsgebiet dauerhaft zu entlasten bringt er für die Zeit nach der Baumaßnahme die Idee ins Spiel, die Brücke für einen Einbahnverkehr vom Schulzenrum her zu öffnen, um so Verkehr aus dem Ort heraus zu nehmen. Er spricht sich für die Ausführung des Brückenbauwerks in Holz aus, da solche Bauwerke Lebenszeiten von 60 bis 80 Jahren haben. Er verweist darauf, dass es sogar Autobahnbrücken in Holz Ausführung gebe. Er sieht keinen zeitlichen Druck, da ihm ein Ingenieurbüro versichert habe, dass die Erstellung der Brücke bis April 2019 kein Problem darstelle. Er plädiert daher dafür, sich die Zeit zu nehmen, um ein im Holzbau versiertes Ingenieurbüro zu hören.

Der Vorsitzende erklärt, dass eine dauerhafte Einbahnstraßenlösung mit der Straßenverkehrsbehörde abzustimmen sei, da man auf diese Weise eine zusätzliche Einfahrt in die Bundesstraße schaffen würde.

Gemeinderat Thomas Gaiser unterstützt die dauerhafte Lösung, da man ansonsten die jetzige Fußgängerbrücke sanieren müsse und mit der Dauerlösung eine Alternative für Unfälle oder auch Sanierungen habe. Eine Brücke mit der Breite von 4 m sei nicht ideal für Schwerverkehr, weswegen er durch solch ein Bauwerk keine Zunahme dieses Verkehrs befürchte.

Gemeinderätin Dr. Schaible spricht sich für eine dauerhafte Lösung aus, da man auf diese Weise eine attraktive Verbindung zum Kurpark schaffen könne.

Gemeinderat Kalmbach plädiert ebenfalls für eine dauerhafte Lösung. Er verweist auf schlechte Erfahrungen mit Holzbrücken aus der Vergangenheit und zeigt sich überzeugt, dass die Gemeindegärtnerei auch eine Stahlbrücke durch Bepflanzung ansprechend gestalten könne.

Auf Nachfrage von Gemeinderat Bühner erläutert Bauamtsleiter Kuntosch, dass Drehkräfte von schweren Sattelschleppern sehr stark auf jedwedes Brückenbauwerk einwirken. Die zugezogenen Ingenieurbüros verfechten hierzu jeweils ihre Lösung in Holz oder Stahl.

Im Anschluss an diese Diskussion ergeht bei 16 Ja-Stimmen, 2 Nein-Stimmen und 1 Enthaltung der

B e s c h l u s s :

Es wird die Ausführung einer **dauerhaft** bestehenden Brücke konzipiert und geplant.

Gemeinderat Schleh spricht sich dafür aus, die Frage, ob Metall oder Holzbrücke nicht sofort zu entscheiden, sondern einem renommierten mit dem Bau von Holzbrücken vertrauten Büro die Chance zu geben, den zuständigen Gremien die Ausführung in Holz vorzustellen.

Bauamtsleiter Kuntosch sagt, dass er mit beiden Ingenieurbüros gesprochen habe und daher keinen Sinn darin erkenne, weitere 4 Wochen mit der Entscheidung zu warten. Er befürchtet, dass bei weiteren zeitlichen Verzögerungen in der Entscheidungsfindung das rechtzeitige Erstellen des Brückenbauwerks für den 2. Bauabschnitt gefährdet sei.

Nach einer ausführlichen Diskussion über Wartungskosten, Lebenszeitzyklen und Nachhaltigkeit von Brückenbauwerken wird über den **Antrag** von Gemeinderat Schleh abgestimmt. Die Entscheidung zu verschieben und dadurch einem anderen Fachplaner die Chance zu geben, ein Konzept für die Ausführung als Holzbaubrücke im Technischen Ausschuss im Juli vorzustellen.

Dieser Antrag wird bei 6 Ja-Stimmen, 7 Nein-Stimmen und 6 Enthaltungen **abgelehnt**.

Im Anschluss werden im Wesentlichen 3 Brückenvarianten bildlich gezeigt und ausführlich erläutert.

Es sind dies eine Stahlbrücke mit einer Verkleidung durch Holzlamellen (nachfolgend als Variante C 1 bezeichnet), die vom Bezirksbeirat Baiersbronn favorisierte Variante einer Stahlbrücke mit blickdurchlässigem Geländer (nachfolgend als Variante C 2 bezeichnet) und einer Ausführung in Holz (nachfolgend als Variante D 1 bezeichnet).

Auf Anfrage wird erläutert, dass die Fahrbahn bei den Varianten in Stahl eben sei, während sich das Geländer als Bogen zeige.

Daraufhin wird zunächst die Variante C 2 zur Abstimmung gestellt. Diese Variante wird bei 7 Ja-Stimmen, 10 Nein-Stimmen und 2 Enthaltungen mehrheitlich **abgelehnt**.

Die nächste zur Abstimmung anstehende Variante als Holz-Stahlverbundbrücke, Variante D 1, wird bei 6 Ja-Stimmen, 11 Nein-Stimmen und 2 Enthaltungen mehrheitlich **abgelehnt**.

Als dritte Variante wird die Stahlbrücke mit Holzlamellenverkleidung, Variante C 1, zur Abstimmung gestellt. Dieser Vorschlag wird bei 13 Ja-Stimmen, 5 Nein-Stimmen und 1 Enthaltung mehrheitlich **beschlossen**.