

Beschlussvorlage

Erarbeitet von (Amt): Bauamt

Datum: 12.08.2024

Sachbearbeiter/-in: Cornelia Helmke

Vorlagennummer: III/018/2024

Nr.	Beschluss-, Beratungsgremium	Öffentlichkeitsstatus	Sitzungstermin
1	Gemeinderat	öffentlich	05.09.2024

Betreff:

Variantenentscheidung - Rad-/Gehwegbrücke über die Saale bei Schkopau

Beschlussvorschlag:

Der Gemeinderat der Gemeinde Schkopau beschließt in seiner Sitzung am 05.09.2024 die Planungen für den Ersatzneubau der Geh-/Radwegbrücke über die Saale bei Schkopau entsprechend der Variante 2.1b gemäß Anlage 3.4 weiterzuführen, sowie die dafür erforderlichen Eigenmittel mit einer voraussichtlichen Gesamtsumme in Höhe von 573.000 Euro in die künftigen Haushalte einzustellen.

Sachverhalt:

Die DB InfraGO beabsichtigt, ihre Eisenbahnbrücke über die Saale bei Schkopau (EÜ Saale, Strecke 6340, km 9,156) durch einen Neubau zu ersetzen. Aktuell befinden sich die Planungen in der Phase der Vorplanung. Der Beginn der Bauarbeiten ist voraussichtlich 2029. Am vorhandenen Brückenbauwerk wurde per Gestattungsvertrag von 1959 ein Fußgängersteg angebaut, welcher sich seither als wichtige Wegeverbindung für Fußgänger und Radverkehr zwischen Schkopau und dem Ortsteil Kollenbey, sowie für den überregional bedeutsamen Saaleradweg etabliert hat.

Dieser Steg entfällt entsprechend der Vereinbarung durch den geplanten Neubau der Eisenbahnbrücke.

Mit Unterstützung des Ministeriums für Infrastruktur und Digitales gelang es, einen Ersatz der Wegeverbindung in ihre Planungen der DB aufzunehmen.

Hierzu muss im Sinne des geplanten Baubeginns im Jahr 2029 bis zum 31.12. 2024 zwischen der DB InfraGO und der Gemeinde Schkopau eine verbindliche Planungs- und Finanzierungsvereinbarung abgeschlossen werden.

Grundlage für die Planungsvereinbarung ist die mit dem vorliegenden Beschluss durch die Gemeinde Schkopau getroffene verbindliche Entscheidung für eine Planungsvariante.

Die Untersuchung der Varianten (siehe Anlagen) hat gezeigt, dass eine eigenständige Rad-/Gehweg-Brücke parallel zur neuen Bahnbrücke wirtschaftlicher ist als ein gemeinsames Bauwerk.

Im Weiteren hat sich die bahnrechte Seite (südlich) – der jetzige Weg befindet sich bahnlinks – als lagemäßig vorteilhaftere Variante erwiesen.

Im Wesentlichen ist dies bedingt durch kompliziertere Grundstücksverhältnisse und naturschutzfachlich sensible Bereiche auf der bahnlinks (nördlich) Seite, welche langwierige Genehmigungsverfahren und aufwendige Ausgleichsmaßnahmen zur Folge haben.

Diese Vorteile schlagen sich entsprechend auch in den veranschlagten Kosten nieder.

Hier sind die beiden Varianten

2.1b separate Fachwerkbrücke, bahnrechts

2.2b separate Stabbogenbrücke, bahnrechts

die kostengünstigsten.

Die vorgeschlagene Fachwerkbrücke der Variante 2.1b (Anlage 3.4) ist durch ihre einfache robuste Konstruktion neben dem Fakt, dass sie weniger schwingungsanfällig ist als die Stabbogenbrücke, vor allem in der späteren Instandhaltung wesentlich kostengünstiger.

Die Gesamtkosten belaufen sich auf ca. 5,73 Mio Euro gestaffelt über einen Zeitraum von 9 Jahren bis 2033. Die Finanzmittel werden ab dem Jahr 2025 im Investitionshaushalt zur Verfügung gestellt.

In Abstimmung mit dem Ministerium für Infrastruktur und Digitales des Landes Sachsen-Anhalt, sowie der NASA GmbH, beantragt die Gemeinde Schkopau für das Vorhaben Fördermittel in Höhe von 90% der Gesamtkosten.

Der finanzielle Eigenanteil der Gemeinde Schkopau beträgt somit 10% der förderfähigen Kosten.

Finanzierung:

Die Ausführung dieses Beschlusses wirkt sich finanziell auf den Haushalt aus:

ja nein

Haushaltsjahr: ab 2025

Haushaltsstelle: 541000.7852000

Betrag in Euro: 573.000 €

einmalig jährlich

Deckungsmittel:

- stehen auf der entsprechenden Haushaltsstelle zur Verfügung
- stehen nicht zur Verfügung

Anlagenverzeichnis:

Anlage_1-Variantenuntersuchung-Radwegbrücke

Anlage_2-Übersichtskarte

Anlage_3.1-Bauwerksskizze Variante 1a – Radwegkonsole an EÜ bahnlinks

Anlage_3.2-Bauwerksskizze Variante 1b – Radwegkonsole an EÜ bahnrechts

Anlage_3.3-Bauwerksskizze Variante 2.1a – separate Fachwerkbrücke bahnlinks parallel

Anlage_3.4-Bauwerksskizze Variante 2.1b – separate Fachwerkbrücke bahnrechts parallel

Anlage_3.5-Bauwerksskizze Variante 2.1c – separate Fachwerkbrücke 100gon

Anlage_3.6-Bauwerksskizze Variante 2.2a – separate Stabbogenbrücke bahnlinks parallel

Anlage_3.7-Bauwerksskizze Variante 2.2b – separate Stabbogenbrücke bahnrechts parallel

Anlage_3.8-Bauwerksskizze Variante 2.2c – separate Stabbogenbrücke 100gon

Anlage_4-Kosten Saalebrücke Varianten

Anlage_5-Entscheidungsmatrix