



Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

128/19

Beschluss	
Nr.	vom
wird von StSt OB-Büro ausgefüllt	

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.1

Bearbeitet von:
Steck, Joachim

Tel. Nr.:
82-2310

Datum:
08.08.2019

1. Betreff: Erneuerung der Mühlbachbrücke in der Wasserstraße

2. Beratungsfolge:	Sitzungstermin	Öffentlichkeitsstatus
1. Verkehrsausschuss	25.09.2019	öffentlich
2. Gemeinderat	07.10.2019	öffentlich

3. Finanzielle Auswirkungen:
(Kurzübersicht)

Nein Ja

4. Mittel stehen im aktuellen DHH bereit:

Nein Ja

in voller Höhe teilweise
(Stufe I)

800.000,- €

5. Beschreibung der finanziellen Auswirkungen:

1. Investitionskosten

Gesamtkosten der Maßnahme (Neubau brutto) 800.000,- €

Objektbezogene Einnahmen (Zuschüsse usw.) ./.

_____ €

Kosten zu Lasten der Stadt (brutto) _____ €

2. Folgekosten

Personalkosten _____ €

Laufender Betriebs- und Unterhaltungsaufwand
nach Inbetriebnahme der Einrichtung bzw. der
Durchführung der Maßnahme

_____ €

Zu erwartende Einnahmen (einschl. Zuschüsse) ./.

_____ €

Jährliche Belastungen _____ €

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

128/19

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.1

Bearbeitet von:
Steck, Joachim

Tel. Nr.:
82-2310

Datum:
08.08.2019

Betreff: Erneuerung der Mühlbachbrücke in der Wasserstraße

Beschlussantrag (Vorschlag der Verwaltung):

Der Verkehrsausschuss nimmt den Sachstandsbericht zur Kenntnis und empfiehlt dem Gemeinderat,

- die Verwaltung zu beauftragen, den Abbruch der Mühlbachbrücke zu beantragen und einen Neubau zu realisieren,
- bei einem ablehnenden Bescheid die rechtlichen Möglichkeiten auszuschöpfen,
- die Entwurfsplanung für einen Neubau zu beauftragen.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

128/19

Dezernat/Fachbereich: Fachbereich 6, Abteilung 6.1	Bearbeitet von: Steck, Joachim	Tel. Nr.: 82-2310	Datum: 08.08.2019
---	-----------------------------------	----------------------	----------------------

Betreff: Erneuerung der Mühlbachbrücke in der Wasserstraße

Sachverhalt/Begründung:

Die Vorlage dient dem strategischen Ziel C 3 - Die Stadt gewährleistet eine richtlinienkonforme Verkehrsinfrastruktur, welche möglichst allen Bedürfnissen der Verkehrsteilnehmer gerecht wird.

1. Mühlbachbrücke in der Wasserstraße

Zu diesem Sachverhalt erfolgte bereits eine erste Beratung im Verkehrsausschuss am 17.10.2018 (Drucksache Nr. 078/18).

1.1 Ausgangslage

Die Mühlbachbrücke wurde vermutlich um 1906 als Gewölbe gebaut und in Betrieb genommen. Als Baustoff wurde der damals noch relativ neue Stahlbeton gewählt, über dessen Langzeitverhalten wenig gesicherte Kenntnisse vorlagen. Die entsprechenden Normen steckten noch in den Kinderschuhen, ebenso wie die verwendeten Arbeitsmittel zum Einbau (Stichwort Verdichtungsgeräte). Heute übliche Abdichtungen gegen eindringendes tausalzbelastetes Wasser waren unbekannt.

Als Lastannahmen waren seinerzeit LKW mit 12 t oder Straßenwalzen mit 14 t Gesamtgewicht üblich. Konstruktionsunterlagen oder statische Berechnungen liegen leider nicht mehr vor. Aktuell ist die Brücke für Fahrzeuge bis 16 t Gesamtgewicht freigegeben. Diese Nutzung wurde durch eine statische Nachrechnung bestätigt.

Die theoretische Nutzungsdauer für unbewehrte Gewölbe in Beton beträgt 115 Jahre und würde somit um das Jahr 2025 erreicht. Ein betonierter, bewehrter Überbau hat eine theoretische Nutzungsdauer von ca. 80 Jahren. Die vorliegende bewehrte Konstruktion stellt somit eine Mischbauweise dar, deren Nutzungsdauer schwierig zu bestimmen ist.

Die theoretische Nutzungsdauer beschreibt den Zeitraum, den ein Bauwerk bei entsprechender Unterhaltung genutzt werden kann, bevor es durch einen Neubau ersetzt werden muss. Die theoretische Nutzungsdauer lässt sich auch nicht mit umfassenden Sanierungsmaßnahmen verlängern. Dies liegt an den regelmäßig auftretenden dynamischen Lasten, denen die Baustoffe ausgesetzt sind. Diese führen zu einem unumkehrbaren Verschleiß der Materialien.

Die Brücke steht unter Denkmalschutz, was Umbauten oder Ertüchtigungen am Bestand deutlich erschwert.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

128/19

Dezernat/Fachbereich:	Bearbeitet von:	Tel. Nr.:	Datum:
Fachbereich 6, Abteilung 6.1	Steck, Joachim	82-2310	08.08.2019

Betreff: Erneuerung der Mühlbachbrücke in der Wasserstraße

1.2 Aktueller Zustand des Bauwerks

Die in den vergangenen Jahren regelmäßig durchgeführten Hauptuntersuchungen und einfachen Prüfungen zeigen zunehmende Schäden im Bereich des Belags in Form von Verdrückungen und Rissen, Betonausbrüche im Bereich der Gehwege, verschobene Bordsteine, Schäden an der Brückenunterseite in Form von Abplatzungen und freiliegender korrodierter Bewehrung. Die historischen Geländer entsprechen außerdem nicht mehr den aktuellen Anforderungen an die Verkehrssicherheit (Fahrzeuganprall, Sicherheit gegen Durchklettern von Kindern).

Im Rahmen der Sanierungsplanungen wurden weitere vertiefende Untersuchungen im Bereich des Gewölbebetons durchgeführt. Hier wurden an verschiedenen Stellen Betonproben entnommen, um die Betondruckfestigkeit und die Chloridbelastung untersuchen zu können. Im Ergebnis wurde festgestellt, dass die Druckfestigkeit des Betons den Anforderungen entspricht. Der zulässige Chloridgehalt ist jedoch deutlich überschritten. Das bedeutet, dass der Beton derart stark „versalzen“ ist, dass die Bewehrung im Beton rechnerisch nicht mehr angesetzt werden darf.

Die Standsicherheit der Brücke ist also nur noch bedingt gegeben. Somit besteht dringender Handlungsbedarf in Form einer Instandsetzung oder einem Neubau. Sollte eine Umsetzung eine der beiden Maßnahmen bis 2021 nicht möglich sein, muss eine Lastbeschränkung auf 3,5 Tonnen erfolgen.

1.3 Sanierung oder Neubau

Bereits im Oktober 2018 wurden unterschiedliche Sanierungsvarianten im Verkehrsausschuss vorgestellt (vergleiche Drucksache 078/18). Die vorgestellten Sanierungsvarianten 1 bis 3 fallen als Lösung aus, da der „versalzene“ Beton nur noch bedingt tragfähig ist und das Gewölbe somit in absehbarer Zeit entweder abgebrochen oder dauerhaft gesichert werden muss. Die detaillierteren Erkenntnisse zum Zustand des Betons lagen zum 1. Sachstandsbericht nicht vor. Vor diesem Hintergrund hat sich die Verwaltung eine weitere Sanierungsvariante erarbeiten lassen. Diese ist die einzige Möglichkeit zur Sanierung des Bauwerks. Der Vollständigkeit halber werden die Varianten kurz beschrieben:

Variante 1 wäre eine reine Sanierung des Bestandes gewesen.

Variante 2 wäre eine Sanierung des Bestandes mit einem zusätzlichen Aufbeton gewesen. Der Aufbeton hätte die Verkehrslasten übernommen und das Gewölbe nur noch das Eigengewicht.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

128/19

Dezernat/Fachbereich: Fachbereich 6, Abteilung 6.1	Bearbeitet von: Steck, Joachim	Tel. Nr.: 82-2310	Datum: 08.08.2019
---	-----------------------------------	----------------------	----------------------

Betreff: Erneuerung der Mühlbachbrücke in der Wasserstraße

Bei der **Variante 3** wäre im Unterschied zur **Variante 2** ein baulich getrennter Überbau als Fertigteil über das Gewölbe gelegt worden. Dieser hätte höhere Lasten aufnehmen können, hätte jedoch die Optik stark beeinträchtigt.

Variante 4 - Neubau (Anlage 1)

Die funktionalste und wirtschaftlichste Option wäre, aus Sicht der Verwaltung, ein vollständiger Neubau. Dieser würde für das Lastmodell LMM bemessen, so dass die vorhandenen Lasteinschränkungen entfallen könnten. Der Querschnitt kann an die vorhandenen Straßenquerschnitte angepasst werden. Für alle Nutzer, also auch Radfahrende und zu Fuß Gehende, könnten die entsprechenden Verkehrsanlagen gemäß aktueller Vorschriften und Richtlinien gebaut werden. Auf einen separaten Steg kann verzichtet werden. Die Lebensdauer beträgt dann mindestens 80 Jahre.

Diese Variante stellt im Hinblick auf die Baudurchführung, in der Unterhaltung und in der verkehrlichen Nutzung die optimale Lösung dar. Darüber hinaus bestehen Möglichkeiten, die Brücke optisch ansprechend zu gestalten (siehe auch Kapitel 2).

Variante 5 - Instandsetzung und Verstärkung (Anlage 2)

Wie in der Vorlage vom Oktober 2018 bereits angekündigt, wurde ein zweites Ingenieurbüro beauftrag, nach einer Lösung für eine dauerhaftere Instandsetzung zu suchen.

Das Ingenieurbüro hat einen Entwurf erarbeitet, bei welchem das bestehende Gewölbe mit Verbundanker und einer aufbetonierten Verstärkung verbunden wird. Diese Variante hätte bei entsprechender regelmäßiger Unterhaltung eine Nutzungsdauer von weiteren 80 Jahren.

Über die so ertüchtigte Brücke kann dann der aktuelle Kfz-Verkehr, einschließlich Busse, abgewickelt werden. Die Brücke ist weiterhin lastbeschränkt und für LKW über 16 Tonnen nicht geeignet. Dies stellt eine dauerhafte Einschränkung in ihrer verkehrlichen Funktion dar.

Wie bei allen Instandsetzungsmaßnahmen würden auch bei dieser Lösung die vorhandenen Gehwege entfallen, da diese Flächen für den Bau eines Anprallschutzes benötigt werden. Dieser ist zwingend erforderlich, da die historischen Geländer nach heutigen Anforderungen nicht verkehrssicher sind. Für Radfahrende und zu Fuß Gehende würden separate Stege hergestellt. Die aus den Stegen resultierende Einschränkung der Sichtbarkeit der denkmalgeschützten Brücke ist in der Visualisierung dargestellt.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

128/19

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.1

Bearbeitet von:
Steck, Joachim

Tel. Nr.:
82-2310

Datum:
08.08.2019

Betreff: Erneuerung der Mühlbachbrücke in der Wasserstraße



Visualisierung der Instandsetzung Variante 5 mit zwei Stegen

1.4 Denkmalschutz

Der Mühlbach wurde 2001 vom Landesamt für Denkmalschutz „*aus wissenschaftlichen, vor allem wirtschaftsgeschichtlichen und stadtbaugeschichtlichen sowie heimatgeschichtlichen Gründen*“ als Kulturdenkmal inventarisiert. Bestandteil des nach §2 DSchG als Sachgesamtheit eingestuftes Mühlbachs ist die 1906 im „Jugendstil“ errichtete Brücke an der Wasserstraße.

Das heutige Erscheinungsbild dieser Bogenbrücke ist noch immer geprägt von ihrer bauzeitlich sorgfältigen Gestaltung der seitlichen Profilierungen, der paarweise an beiden Seiten der Brücke angeordneten steinernen Stelen und dem dazwischen gespannten, sehr transparent wirkenden, eisernen Geländer.

Im unmittelbaren städtebaulichen Kontext zu den neu geschaffenen Parkanlagen am Mühlbach und den ebenfalls denkmalgeschützten Gebäuden der Spinnerei und des Schlachthofes gelegen ist die historische Brücke auch stadtgestalterisch von prägender Bedeutung.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

128/19

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.1

Bearbeitet von:
Steck, Joachim

Tel. Nr.:
82-2310

Datum:
08.08.2019

Betreff: Erneuerung der Mühlbachbrücke in der Wasserstraße



Abb. 1 Nordseite der Mühlbachbrücke



Abb. 2 Nördliches Geländer der Mühlbachbrücke

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

128/19

Dezernat/Fachbereich: Fachbereich 6, Abteilung 6.1	Bearbeitet von: Steck, Joachim	Tel. Nr.: 82-2310	Datum: 08.08.2019
---	-----------------------------------	----------------------	----------------------

Betreff: Erneuerung der Mühlbachbrücke in der Wasserstraße

Für alle Instandsetzungs- und Neubaumaßnahmen ist eine denkmalschutzrechtliche Genehmigung erforderlich. Als städtisches Objekt ist die Genehmigungsbehörde das Regierungspräsidium Freiburg bzw. das Landesamt für Denkmalpflege in Stuttgart. Als Kulturdenkmal ist die Brücke grundsätzlich in Substanz und Erscheinungsbild zu erhalten.

Mit dem Landesamt für Denkmalpflege fanden bereits mehrere Gespräche statt. Das Landesamt hat mitgeteilt, dass sie einem Abbruch aus denkmalrechtlicher Sicht nicht zustimmen können. Eine Ertüchtigung und Anpassung der Brücke entsprechend der Variante 5 würde als genehmigungsfähig eingestuft, da der hohe Denkmalwert trotz der Eingriffe noch erhalten wird.

Eine Förderung der Instandsetzung wird vom Landesamt für Denkmalpflege ausgeschlossen.

Das Landesamt für Denkmalpflege gibt im Rahmen des Genehmigungsverfahrens eine fachliche Stellungnahme ab. Genehmigungsbehörde ist die obere Denkmalschutzbehörde beim Regierungspräsidium Freiburg. Für den Antrag zum Neubau der Brücke ist es notwendig, die verkehrliche Funktion darzulegen. Damit soll u.a. aufgezeigt werden, dass die funktionalen Einschränkungen der Sanierung nachhaltig und dauerhaft nicht tragbar sind. Dabei wurde in den Abstimmungsgesprächen mit dem Landesamt für Denkmalpflege auch thematisiert, ob es nicht alternative Verkehrsführungen gibt, um die verkehrliche Funktion der Brücke reduzieren zu können. Vor diesem Hintergrund zeigt die Verwaltung auch die verkehrlichen Belange auf.

1.5 Verkehrliche Belange

Verkehrliche Belastung

Die Wasserstraße ist im Bereich der Brücke über den Mühlbach gemäß dem Verkehrsmodell aus dem Jahre 2006 in der Prognose für das Jahr 2020 mit einem DTV von 5000 Kfz/24h belastet. Schwerverkehr ist durch die Beschränkung des zulässigen Gesamtgewichts unterbunden, es fahren allerdings werktags (außer Samstags) 98 Busse über die Brücke.

Verkehrliche Notwendigkeit

Die Brücke dient den verschiedenen Verkehrsträgern. Insbesondere im ÖPNV ist sie unverzichtbar. Auch für den motorisierten Individualverkehr (MIV) ist die Brücke zwingend notwendig.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

128/19

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.1

Bearbeitet von:
Steck, Joachim

Tel. Nr.:
82-2310

Datum:
08.08.2019

Betreff: Erneuerung der Mühlbachbrücke in der Wasserstraße

ÖPNV

Über die Brücke führen die Linien S1 und S4 zwischen den Haltestellen Wasserstraße und Stadtkirche. Beide Haltestellen sind unverzichtbar: Die Haltestelle Stadtkirche ist aufgrund ihrer zentralen Lage eine der frequenzstärksten Haltestellen in Offenburg. Sie erschließt einen Großteil des innerstädtischen Einzelhandels und stellt damit ein zentrales Rückgrat des ÖPNV in Offenburg dar. Die Haltestelle Wasserstraße erschließt das neue Wohngebiet am Mühlbach sowie die zukünftigen Nutzungen im Schlachthofquartier. Sie ist Bestandteil einer bereits in der Umsetzung befindlichen Mobilitätsstation. Der Fahrweg zwischen den beiden Haltestellen kann in beiden Fahrtrichtungen aufgrund der aktuellen Straßennetztopologie nur über die Mühlbachbrücke Wasserstraße führen.

MIV

Neben der Erschließungsfunktion der angrenzenden Bereiche stellt die Wasserstraße die einzige leistungsfähige, geeignete Anbindung des zentralen City-Parkhauses dar. Alle anderen Verkehrswege, die vom übergeordneten Straßennetz zum City-Parkhaus führen, sind nicht zur Aufnahme der durch das Parkhaus erzeugten Verkehre geeignet.

Fuß und Rad

Im Fuß- und Radverkehrsnetz ist die Brücke ein wichtiger Bestandteil, sie stellt die direkte Verbindung zwischen den umliegenden Gebieten dar. Zukünftig werden mit der städtebaulichen Entwicklung beim Schlachthofgebäude und seiner Umgebung völlig neue Nutzungen im unmittelbaren Umfeld entstehen. Diese werden insbesondere in Richtung Innenstadt verstärkte Verkehrsströme mit Fuß und Fahrrad erzeugen.

Mögliche Ersatztrassen

Für die beschriebenen Verkehre (insbesondere ÖPNV und MIV) sind auch unter Berücksichtigung der Option eines Neubaus der Brücke an anderer Stelle keine Ersatztrassen möglich. Gerade im Busverkehr gibt es keinen geeigneten Alternativstandort für die Brücke, an dem die Busverkehre mit der heutigen Funktion der Bedienung der Haltestellen Stadtkirche und Wasserstraße abgewickelt werden kann. Eine adäquate Flächenerschließung, insbesondere auch des neuen Schlachthofquartiers, könnte nicht gewährleistet werden.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

128/19

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.1

Bearbeitet von:
Steck, Joachim

Tel. Nr.:
82-2310

Datum:
08.08.2019

Betreff: Erneuerung der Mühlbachbrücke in der Wasserstraße

Auch beim MIV führt der Weg vom City-Parkhaus zu einer alternativen Anbindung an das übergeordnete Straßennetz durch hierfür ungeeignete Straßenräume. Lediglich beim Fuß- und Radverkehr könnte ein Ersatzstandort in der Nähe die heutige Funktion übernehmen.

Einspurigkeit der Brücke

Eine einspurige Verkehrsführung über die Brücke wäre mithilfe einer umfangreichen Signalisierung technisch machbar, ist aber mit erheblichen negativen Auswirkungen verbunden und kann daher nicht empfohlen werden.

Die Brücke muss aus den Anforderungen des ÖPNV und des MIV (Andienung Parkhaus) in beiden Fahrtrichtungen befahrbar sein. Gemäß der Richtlinie (RASt 06 Kap 6.1.1.9) wäre aufgrund der vorhandenen Belastung eine Engstellensignalisierung notwendig. Aufgrund der räumlichen Situation müssten dann sowohl der bestehende Fußgängerüberweg über die Wasserstraße, die Gaswerkstraße, das City-Parkhaus als auch der Knoten am Unteren Mühlbach in die Signalisierung aufgenommen werden. Durch die Signalisierung müssten möglicherweise auch noch Anpassungen in der internen Organisation und dabei insbesondere der Schrankenanlage des City-Parkhauses vorgenommen werden.

Die erforderliche, mindestens vierphasige Steuerung der Signalanlage reduziert die Qualität des Verkehrsablaufs für alle Verkehrsteilnehmer in erheblichem Umfang, gerade auch im Umweltverbund. Nach derzeitigem Kenntnisstand ist davon auszugehen, dass die Qualität in der Spitzenstunde nicht ausreichend ist.

Die unvermeidbaren permanenten Aufstauungen beeinträchtigen zudem die Aufenthaltsqualität in den neu geschaffenen Räumen im Umfeld der Brücke massiv.

1.6 Kostenbetrachtung

Da die theoretische Nutzungsdauer der beiden Varianten annähernd identisch ist, ist ein Kostenvergleich der Varianten 4 und 5 ausreichend. Die Varianten 1 bis 3 werden nicht betrachtet, da diese aufgrund des „versalzenen“ Betons nicht ausgeführt werden können.

Variante 4

Neubau:	620.000,- €
Ingenieurleistungen:	180.000,- €
	<u>800.000,- €</u>

getrennte Stege nicht erforderlich

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

128/19

Dezernat/Fachbereich: Fachbereich 6, Abteilung 6.1	Bearbeitet von: Steck, Joachim	Tel. Nr.: 82-2310	Datum: 08.08.2019
---	-----------------------------------	----------------------	----------------------

Betreff: Erneuerung der Mühlbachbrücke in der Wasserstraße

Variante 5

Instandsetzung:	960.000,- €
zwei Rad- und Gehwegstege:	500.000,- €
Ingenieurleistungen:	<u>340.000,- €</u>
	1.800.000,- €

Für die Prüfung der Förderfähigkeit der Maßnahme wurden, auf Verlangen des Landesamtes für Denkmalpflege, eine Instandsetzungsvariante mit einem Steg einem Neubauquerschnitt gegenübergestellt, welcher mit dem geringst möglichen Querschnitt für die Fahrbahn und einem Rad- und Gehweg ausgestattet wurde.

Da eine Förderung für den Erhalt des Bestandes ausgeschlossen wurde, werden in der Vorlage nur die Entwürfe dargestellt, deren Umsetzung alle Forderungen an die Querschnitte erfüllen.

2. Gestaltung

Die in der Vorlage dargestellte Variante 4 (Neubau) stellt ein rein technisches Bauwerk dar. Es besteht grundsätzlich die Möglichkeit und auch die Absicht, einen Neubau gestalterisch an den Bestand anzugleichen sowie original Elemente in den Neubau zu integrieren. Je nach Umfang der Gestaltung werden sich die Kosten erhöhen. Entsprechende Planungen werden dem Gemeinderat nach einer möglichen Genehmigung vorgelegt.

3. Finanzierung

Im aktuellen Haushalt stehen 100.000,- € für Planungen zur Verfügung. In 2021 und Stufe II sind zusammen 700.000,- € Baumittel angemeldet. Diese sollen im neuen Haushalt 2020/21 in die Stufe I vorgezogen werden.

Sobald ein Beschluss zur weiteren Vorgehensweise vorliegt, kann mit der Entwurfsplanung begonnen werden. Sollten höhere Mittel erforderlich werden, müssen diese gegebenenfalls im Nachtragshaushalt 2021 angemeldet werden.

4. Zeitliche Realisierung

Aufgrund des Zustandes und der Nutzung der Brücke besteht nach wie vor dringender Handlungsbedarf. Die Verwaltung wird, sobald ein Beschluss zur auszuführenden Variante vorliegt, die weiteren Planungsschritte beauftragen und die Umsetzung forcieren.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

128/19

Dezernat/Fachbereich: Fachbereich 6, Abteilung 6.1	Bearbeitet von: Steck, Joachim	Tel. Nr.: 82-2310	Datum: 08.08.2019
---	-----------------------------------	----------------------	----------------------

Betreff: Erneuerung der Mühlbachbrücke in der Wasserstraße

Sollte eine Umsetzung in 2020/21 nicht möglich sein, müsste die Brücke weiter lastreduziert und die Buslinien dauerhaft sowie an allen Wochentagen über alternative Streckenzüge wie die Hauptstraße geführt werden. Die Haltestelle Wasserstraße, die der Erschließung des Mühlbachareals dient und die mit der gerade im Bau befindlichen Mobilitätsstation aufgewertet wird, ist dann nicht mehr möglich. Eine weitere Nutzung mit der heutigen Verkehrsbelastung ist, aufgrund der neuen Erkenntnisse zum Zustand des Betons, ab 2021 nicht mehr vertretbar.

Der Ausführungszeitraum ist dann noch mit bereits geplanten Straßenbaumaßnahmen in der Innenstadt abzustimmen.

5. Zusammenfassung und Beschlussempfehlung

Die Mühlbachbrücke ist in einem schlechten Zustand und muss entweder grundhaft instandgesetzt (Variante 5) oder durch einen Neubau (Variante 4) ersetzt werden. Sie steht unter Denkmalschutz, so dass alle Maßnahmen einer denkmalrechtlichen Genehmigung bedürfen. Ein Neubau wird durch das Landesamt für Denkmalpflege als Fachbehörde abgelehnt. Die Genehmigung ist durch die obere Denkmalschutzbehörde beim Regierungspräsidium Freiburg zu erteilen. Die fachliche Einschätzung wird dabei den funktionalen, verkehrlichen und wirtschaftlichen Belangen bei der Entscheidung gegenüber gestellt.

Die Variante 5 wird vom Landesamt für Denkmalpflege, trotz des deutlichen Eingriffs in das Denkmal, als genehmigungsfähig betrachtet. Bei der Instandsetzung gemäß Variante 5 müssen zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit zusätzliche Schutzmaßnahmen sowie separate Fußgängerstege gebaut werden. Die Verwaltung sieht in dieser Variante folgende Nachteile:

- Diese notwendigen Ergänzungen des Denkmals schränken die Wahrnehmbarkeit des historischen Bauwerks erheblich ein.
- Die Brücke ist dann weiterhin lastbeschränkt.
- Der Fahrbahnquerschnitt entspricht nicht den aktuellen Standards.
- Die Radwegführung über die seitlich abgesetzten Stege bedingt Verschwenkungen und senkt dadurch das Komfortniveau.
- Zukünftig müssen drei Bauwerke unterhalten werden.
- Die Kosten für eine Instandsetzung und die Stege liegen deutlich höher.

Die Verwaltung favorisiert daher einen Ersatzneubau, da dieser alle verkehrlichen Funktionen in einem Querschnitt vereint. Die Lastbeschränkung kann entfallen und es ist zukünftig nur ein Bauwerk zu unterhalten. Der Neubau stellt, selbst mit einer anspruchsvollen Gestaltung, die deutlich wirtschaftlichere Lösung dar.