

Gemeinderat Hergatz



NIEDERSCHRIFT ÜBER DIE SITZUNG (51) ÖFFENTLICHER TEIL AM 10. OKTOBER 2023 UM 19:30 UHR IN DER ALTEN TURNHALLE IN HEIMENKIRCH

Vorsitzender: Erster Bürgermeister Oliver-Kersten Raab

Anwesend: Rebecca Paintner
Heike Kirchmann
Manuel Deinhart
Stephan Fey
Heinz Lieg
Alexander Linke
Armin Müller
Anton Pfeiffer
Andreas Roth
Manfred Scheuerl
Stefan Wiggerhauser
Armin Woll
Wolfgang Zodel

Entschuldigt: Florian Gsell

Öffentlicher Teil

Tagesordnung:

1. Brücke Lengatzer Tobel - Variantenentscheidung und weitere Vorgehensweise

Der Erster Bürgermeister Markus Reichart vom Markt Heimenkirch eröffnet in Absprache mit dem Ersten Bürgermeister Oliver-Kersten Raab um 19:30 Uhr die 51. Gemeinderatssitzung und stellt fest, dass zu dieser form- und fristgerecht eingeladen wurde.

Erster Bürgermeister Oliver-Kersten Raab stellt fest, dass der Gemeinderat der Gemeinde Hergatz mit 14 stimmberechtigten Mitgliedern vertreten und beschlussfähig ist. Gemeinderat Gsell ist entschuldigt.

Einwände gegen die Tagesordnung von Seiten des Gemeinderats bestehen nicht.

Es werden die anwesenden Bürgerinnen und Bürger, Herr Zimmermann und Frau Lutz vom Ingenieurbüro Zimmermann, welche zum TOP 1 geladen wurden, begrüßt.

TOP 1

Brücke Lengatzer Tobel - Variantenentscheidung und weitere Vorgehensweise

AZ: 6332.04

Die Brücke „Lengatzer Tobel“ ist seit April 2022 aufgrund von mehreren Erdrutschen zur Verkehrssicherheit einspurig verengt und auf eine Tonnage von 7,5 t beschränkt.

Die Brücke ist sanierungsbedürftig. Bei einer gemeinsamen Bauausschusssitzung der Gemeinden Hergatz und Heimenkirch wurde die Situation vor Ort betrachtet und die weitere Vorgehensweise beschlossen.

Ziel ist ein standhaftes Brückenbauwerk mit 30 t Traglast und freiem Verkehr für die Landwirtschaft.

Gemäß des Bauausschussbeschlusses wurde das Ingenieurbüro Zimmermann für die Planung von verschiedenen Variantenentwürfen beauftragt.

Das Ingenieurbüro Zimmermann hat vier mögliche Varianten für den Neubau der Brücke ausgearbeitet.

Die Empfehlung des Ingenieurbüros sowie der Verwaltungen der Gemeinden Hergatz und Heimenkirch lautet, sich für die Variante 1 zu entscheiden, da diese aus hydraulischer, finanzieller und umwelttechnischer Sicht am sinnvollsten wäre.

Eine Umsetzung der Baumaßnahme ist frühestens ab dem Jahr 2025 vorgesehen.

Herr Zimmermann vom Ingenieurbüro Zimmermann berichtet über den bisherigen Ablauf. Im Rahmen einer Bauwerksprüfung im Jahr 2020 wurden bereits Setzungen im Straßenbelag sowie eine starke Durchnässung des Beton-Bauwerkes festgestellt.

Zwischenzeitlich fanden Vermessungsarbeiten und Probebohrungen statt.

Durch die Baustelle wird die Straße stark beansprucht werden, daher ist eine Sanierung auf einer Straßenlänge von rund 200 m auf beiden Seiten erforderlich. Die Fahrbahnbreite im Bereich der Brücke wäre künftig mit 4,50 m geplant. Vor der Brücke soll es auf beiden Gemeindeseiten jeweils eine Ausweichstelle mit 6,00 m Breite geben.

Die Kosten für die Straßensanierung (ohne Brücke) würden sich gemäß aktueller Kostenschätzung auf rund 383.000 € brutto belaufen.

Herr Zimmermann stellt die vier Varianten für den Neubau der Brücke vor.

Variante 1:

Fertigteillösung Stahlbeton Durchlass rechteckig

Baukosten: 700.000 €

Kostengünstigste Variante, Vorteil gegenüber Variante 2: Dauerhaftigkeit

Variante 2:

Wellstahlrohrdurchlass

Baukosten: 706.000 €

Geringere Dauerhaftigkeit im Vergleich zu Variante 1

Variante 3:

Stahlbeton-Brücke, überschnittene Bohrpfähle

Baukosten: 1,04 Mio. €

Relativ teures Verfahren, Erschwernisse bei Herstellung der Bohrpfähle

Variante 4:

Stahlbeton-Brücke, Flachgründung, Bodenplatte über gesamten Aufbau

Baukosten: 730.000 €

Lange Bauzeit, größtes bauliches Risiko

Die Gesamtkosten für das Projekt würden sich bei der Variante 1 inklusive der Straßensanierung auf rund 1,1 Mio. € belaufen.

Pro Gemeinde wären es somit 550.000 € an Baukosten abzüglich einer möglichen Förderung.

Bezüglich Förderungen gibt es laut Herrn Zimmermann aktuell eine mündliche Zusage in Höhe von 50 % für die Straßensanierung. Für die Brücke könnte die Förderung möglicherweise noch höher ausfallen. Dadurch würden sich der Kostenanteil pro Gemeinde auf 250.000 bis 275.000 € belaufen.

Herr Zimmermann zeigt anhand eines Grunderwerbsplans auf, welche Flächen während der Bauphase benötigt würden. In diesem Bereich wären auch Baumrodungen erforderlich. Für den Bereich des Brückenbauwerks wird nach Möglichkeit ein Grunderwerb empfohlen, damit die Brücke künftig auf Gemeindegrund steht.

Im Anschluss an den Vortrag gibt es aus beiden Gemeinderatsgremien verschiedene Fragen zur Dauerhaftigkeit/Haltbarkeit des Bauwerkes, zu den durchfließenden Wassermengen, zu Tonnagebegrenzungen, Baustellenzufahrt, zur Breite des Bauwerks, zu Konsequenzen bei Nichthandeln, zum Stand der Kostenschätzung, zum Risiko bei Starkregen während der Bauzeit, zum Grunderwerb und zur Entwässerung, welche allesamt abschließend von Herrn Zimmermann beantwortet werden.

Herr Zimmermann weist darauf hin, dass es sich momentan noch um keine konkrete Planung, sondern lediglich das Aufzeigen verschiedener Varianten der Umsetzung handelt. Viele der Fragestellungen/Ideen können dann im Rahmen der konkreten Planung aufgegriffen werden.

Die Dauerhaftigkeit bei der Variante 1 wird auf 60-80 Jahre geschätzt. Bei der Variante 2 wird die Dauerhaftigkeit auf etwa 20-30 Jahre festgelegt. Bei allen Varianten wurden anhand von Berechnungen des Wasserwirtschaftsamtes die durchfließenden Wassermengen berücksichtigt. Nach aktuellem Stand wäre die Brücke für eine Traglast in Höhe von 30 t ausgelegt.

Alle Varianten sind sowohl für Jahrhundert- als auch Jahrtausendhochwasser ausgelegt. Die Fertigteillösung der Variante 1 kann aufgrund der Tiefe, in der sie verlegt wird, nicht unter-

spült werden. Zur Sicherung der Seiten sind Flügelwände und Flussbausteine geplant. Eine ökologische Verbesserung der Gewässersohle soll durch Störsteine erreicht werden.

Die Baustellenzufahrt wäre auf Heimenkircher Seite geplant, da hier mehr Platz ist (insbesondere für den erforderlichen Kran).

Für den Fall, dass die Maßnahme nicht zeitnah umgesetzt wird und die Brücke nur noch für PKW- und Radverkehr sowie Fußgänger freigegeben wird, könnte die Brücke noch ca. fünf, vielleicht auch bis zu zehn Jahre halten. Die Problematik hierbei ist die Haftung. Es ist laut Bauwerksprüfung bekannt, dass die Brücke sanierungsbedürftig ist. Wenn etwas passieren sollte, unabhängig davon welche Art von Verkehr zu diesem Zeitpunkt die Brücke genutzt hat, haften die Gemeinden.

Bei einer reinen Sanierung würden die Kosten bei rund 100.000,- € liegen. Durch die reine Sanierung kann keine erhebliche Verbesserung der Situation erreicht werden, aus diesem Grund erscheinen die Kosten hierfür recht teuer und eine bloße Sanierung wird nicht empfohlen. Diese wären auch nicht förderfähig.

Bei den Kosten handelt es sich um eine Schätzung nach derzeitigem Stand, sobald es in die konkrete Planung geht, wird eine Kostenberechnung erstellt. Eine Baupreissteigerung bis zum Jahr 2025 ist zu berücksichtigen.

Ein Kostenrisiko besteht während der Bauzeit im Bereich der Böschung. Die geologischen und topografischen Anforderungen sind gewaltig. Bei einem Starkregenereignis könnten höhere Kosten auf die Gemeinden zukommen. Grundsätzlich gibt es für die Baufirmen Vorgaben für die Ausführung bis zu welchen Wassermengen es zu keinen Problemen auf der Baustelle kommen sollte. Weiter wird bei der Ausführung darauf geachtet, diese in einer guten Wetterperiode durchzuführen.

Es wurde angefragt, ob die Breite des Brückenbauwerks noch erhöht wird, da bei einem früheren Ortstermin eine Aufschüttung in einer Breite von 20-25 m im Gespräch war um die Böschung zu stabilisieren. Das aktuelle Bauwerk hat eine Breite von 6 -6,50 m. Aktuell gehen die Planungen von einer Breite von 12,50 m aus. Die genauen Maße werden in der konkreten Planung festgelegt. Ein wichtiges Thema ist hierbei die Durchwanderbarkeit, umso länger das Bauwerk ist, umso weniger wird es von Tieren genutzt (zu wenig Licht, etc.).

Zum Thema Grunderwerb gibt es bereits erste Gespräche mit den zwei betroffenen Eigentümern. Dies spielt in Sachen „Zeitfaktor der Umsetzung“ eine wichtige Rolle bzw. kann im Zweifelsfall auch ein Ausschlusskriterium für das Projekt sein. Der vorgeschlagene Zeitplan berücksichtigt unter anderem auch Vorgaben, was den Zeitraum für Baumfällungen und Arbeiten am Gewässer betrifft.

Es besteht keine Möglichkeit, den Durchlass unter das bestehende Brückenbauwerk (ohne Abbruch) einzusetzen, da die alte Brücke vom Querschnitt zu schmal ist. Das Vorgehen hätte zur Minimierung der möglichen Risiken (Hangrutsch, Hochwasser, etc.) während der Bauzeit beigetragen. Evtl. besteht die Möglichkeit, eine Seite des Brückenbauwerks stehen zu lassen, um die Risiken ebenfalls zu minimieren. Dies kann zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht konkret gesagt werden und muss geprüft werden.

Das Thema Straßenentwässerung ist unproblematisch. Lösungen müssen noch für die Entwässerung der Böschung gesucht werden.

Es wird auf eine zügige Umsetzung des Terminplanes hingewiesen, sollte die Umsetzung von beiden Gremien für das Jahr 2025 beschlossen werden.

Beschluss:

Die Baumaßnahme Brücke Lengatzer Tobel wird mit einer Traglast von 60 t durchgeführt.

Abstimmungsergebnis: 0 : 14 (einstimmig abgelehnt)

Beschluss:

Die Baumaßnahme Brücke Lengatzer Tobel wird mit einer Traglast von 30 t durchgeführt.

Abstimmungsergebnis: 14 : 0 (einstimmig angenommen)

Beschluss:

Die Baumaßnahme Brücke Lengatzer Tobel wird in der Variante 1 (Stahlbeton Durchlass, Rechteck) durchgeführt.

Abstimmungsergebnis: 14 : 0 (einstimmig angenommen)

Beschluss:

Die Baumaßnahme Brücke Lengatzer Tobel soll gemäß dem Zeitplan vom 11.09.2023 (Terminplan – Variante 2025 – ZI-22-A249) umgesetzt werden. Die Umsetzung der Maßnahme erfolgt frühestens ab dem Jahr 2025.

Abstimmungsergebnis: 14 : 0 (einstimmig angenommen)

Ende des öffentlichen Sitzungsteils um 21:05 Uhr.

Der Vorsitzende
Erster Bürgermeister Oliver-Kersten Raab

Schriftführer
Frank Achberger