



Sachbearbeitung	VGV/VP - Verkehrsplanung und Straßenbau		
Datum	31.05.2011		
Geschäftszeichen	VGV/VI-Ko/Hi/Bi	* 54	
Vorberatung	Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt	Sitzung am 28.06.2011	TOP
Beschlussorgan	Gemeinderat	Sitzung am 13.07.2011	TOP
Behandlung	öffentlich		GD 226/11

---

Betreff: Beringer Brücke  
- Genehmigung des Sanierungskonzeptes und Auftrag zur weiteren Planung

Anlagen: Kostenschätzung (Anlage 1)

**Antrag:**

1. Der Bericht zum Zustand der Beringer Brücke wird zur Kenntnis genommen.
2. Das Sanierungskonzept des Büros Büchting und Streit vom 31.03.2011 wird mit Gesamtkosten i.H.von 1,94 Mio. € genehmigt.
3. Die Verwaltung wird beauftragt, für die Sanierungsmaßnahme die weiteren Planungen (Leistungsphasen 3-6 HOAI) erstellen zu lassen.
4. Die Finanzierung erfolgt im Finanzhaushalt bei Projekt 7.54100010 mit folgenden Auszahlungen:  
HHJ 2011: 162.000 €  
HHJ 2012: 1.778.000 €
5. Im Nachtrag zum HH 2011 wird der zusätzliche Mittelbedarf in Höhe von 62.000 € bei Projekt 7.54100010 veranschlagt.

Feig

---

Genehmigt:	Bearbeitungsvermerke Geschäftsstelle des
BM 1, BM 3, C 3, OB, RPA, ZS/F	Gemeinderats:
_____	Eingang OB/G _____
_____	Versand an GR _____
_____	Niederschrift § _____
_____	Anlage Nr. _____

## Sachdarstellung:

Zusammenfassende Darstellung der finanziellen Auswirkungen

Finanzielle Auswirkungen:	ja
Auswirkungen auf den Stellenplan:	nein

MITTELBEDARF			
INVESTITIONEN / FINANZPLANUNG (Mehrjahresbetrachtung)		ERGEBNISHAUSHALT [einmalig / laufend]	
<b>PRC: 5410-750</b>			
<b>Projekt/Investitionsauftrag: 7.54100010</b>			
Einzahlungen	€	Ordentliche Erträge	€
Auszahlungen	1.940.000 €	Ordentlicher Aufwand	202.982 €
		<i>davon Abschreibungen</i>	193.316 €
		Kalkulatorische Zinsen (netto)	40.113 €
Saldo aus Investitionstätigkeit	1.940.000 €	Nettoressourcenbedarf	243.094 €
MITTELBEREITSTELLUNG			
<u>1. Finanzhaushalt 2011</u>		2011	
Auszahlungen (Bedarf):	162.000 €	<b>innerhalb</b> Fach-/Bereichsbudget bei PRC	€
Verfügbar:	100.000 €		
<b>Ggf. Mehrbedarf</b>	62.000 €	<b>fremdes</b> Fach-/Bereichsbudget bei PRC	€
Deckung Mehrbedarf bei PRC 5410-750 im Rahmen des Nachtrags 2011			
PS-Projekt 7.54100010	€	Mittelbedarf aus <b>Allg. Finanzmitteln</b>	€
bzw. Investitionsauftrag 7	€		
<u>2. Finanzplanung 2012 ff</u>			
Auszahlungen (Bedarf):	1.778.000 €		
i.R. Finanzplanung veranschlagte Auszahlungen	2.230.000 €		
Mehrbedarf Auszahlungen über Finanzplanung hinaus	€		
Deckung erfolgt i.R. Fortschreibung Finanzplanung			

### 1. Sachverhalt

Die Beringer Brücke wurde 1907 erbaut und ca. 1959/60 nach Kriegsschäden wieder hergestellt. Somit ist sie über 100 Jahre alt und hat ihre theoretische Nutzungsdauer überschritten. Die Beringer Brücke überspannt die Gleise des Güterbahnhofs Ulm/ West mit 295,3 m, verläuft in

Nord-Süd-Richtung über die Gleisanlagen und verbindet die Blaubeurer Straße sowie das Fachwerkkzentrum mit dem Wohngebiet am Bleicher Hag. Sie besteht aus vier hintereinander liegenden Fachwerkbrücken mit Stützweiten von 32,8 m bis 48,51 m. Des Weiteren verlaufen an ihr Medienleitungen der Fernwärme Ulm GmbH (FUG).

Nach dem Gutachten über die Verkehrsbedeutung der Beringer Brücke durch das Büro Dr. Brenner liegt die Gesamtverkehrsbelastung bei etwa 5.800 Kfz/24h. Zusätzlich wird die Brücke aktiv von Radfahrern und Fußgängern passiert. Ca. 80% der Kfz-Fahrten werden durch Nahbeziehungen zu direkt neben der Bahn liegenden Wohn-, Gewerbe- und Einkaufsbereichen in den benachbarten Stadtteilen gebraucht. Die Fahrten über die Brücke sind eher kleinräumig orientiert und werden als Stadtteilverbindung genutzt. Daneben gehen etwa 20% der Fahrten zu weiträumigeren Verbindungen über die B10.

Durch einen Verlust der Brücke würden wichtige Fahrbeziehungen entfallen und die verbleibenden Brücken mit ihren anschließenden Knotenpunkten im Zuge der Blaubeurer Straße würden an den Rand ihrer Leistungsfähigkeit gebracht werden. Mit Blick auf andere noch ausstehende Baumaßnahmen im Stadtgebiet besitzt die Beringer Brücke eine gewisse Entlastungs- und Alternativroutenfunktion. Eine Erhaltung der Beringer Brücke wird somit verkehrlich und zur Erhaltung der Nahbeziehungen zwischen den Stadtteilen empfohlen.

Die Straßenbrücke Beringer Brücke ist stark sanierungsbedürftig. Die Unterbauten und der Überbau weisen an diversen Stellen erhebliche Schäden auf. Die Fahrbahn ist undicht, dadurch sind Stahlteile des Trägerrostes und die Buckelbleche zum Teil durchgerostet. Auf Grund des schlechten baulichen Zustands der Brücke wurde die zulässige Tragfähigkeit bereits nach DIN 1072 auf 2,8 to. eingeschränkt. Das Büro Büchting und Streit weist in seinem Gutachten auf die besondere Dringlichkeit hin, da für die nahe Zukunft ein unvermitteltes Versagen der Buckelbleche und damit ein Einbrechen der Fahrbahn nicht ausgeschlossen werden kann.

Auf Grund dieser Schadensbilder wurden bereits 2009 verwaltungsintern mögliche Handlungsalternativen untersucht.

Zum damaligen Stand wäre bei einer Sanierung oder einem Neubau wegen der technischen Vorschriften und den damals vorgesehenen Planungen der Deutschen Bahn AG eine Erhöhung der Brücke auf eine lichte Durchfahrtshöhe von 6,20m zwingend notwendig gewesen. Dies hätte nach EKrG (Eisenbahnkreuzungsgesetz) eine finanzielle Beteiligung der Deutschen Bahn AG zur Folge gehabt. Aufgrund der im Bereich damals ohnehin laufenden Planungs- und jetzt Baumaßnahmen (FIBA der Deutschen Bahn AG) wurden durch VGVVP im Nachtragshaushalt 2010 bereits zusätzliche Planungsmittel in Höhe von 60.000 € beantragt.

Zwischenzeitlich wurde die Stadt Ulm durch die Deutsche Bahn AG davon in Kenntnis gesetzt, dass bei dem Neubau der Fahrzeuginstandhaltungs-, Behandlungs- und Abstellanlage der DB Regio (FIBA) und der Elektrifizierung der Südbahn Trägersysteme für die Fahrleitung zum Einsatz kommen sollen, die eine Durchfahrtshöhe von 5,60m zulassen. Dadurch wurde das Verlangen der Deutschen Bahn nach einer Erhöhung der Brücke hinfällig und damit auch eine finanzielle Beteiligung.

Durch den Neubau der FIBA und der geplanten Neubaustrecke Wendlingen - Ulm ergibt sich ein weiterer Interessenskonflikt:

Baumaßnahmen an der Beringer Brücke würden sich mit dem Neubau der FIBA und der Neubaustrecke Wendlingen - Ulm kreuzen. Jedoch müssen Fahrzeuge der Deutschen Bahn für Reparaturen und Instandhaltungsarbeiten vom Hauptbahnhof zur FIBA jeweils unter der Beringer Brücke hindurch fahren. Dies bedeutet zusätzlich zur Neubaustrecke eine weitere Störung des Betriebsablaufes der FIBA, der seitens der Deutschen Bahn nicht hingenommen werden kann und zu Verspätungen am Hauptbahnhof Ulm führt.

Somit sind Baumaßnahmen an der Beringer Brücke nur losgelöst von den Baumaßnahmen zur Neubaustrecke möglich. Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG besteht die Baustelle

Neubaustrecke von 2014-2019. Folglich steht die Beringer Brücke zur Realisierung von Baumaßnahmen in den Jahren 2014-2019 nicht zur Verfügung. Unter diesen Bedingungen wurden durch die Verwaltung folgende denkbaren Handlungsalternativen untersucht:

### 1.1. Abbruch der Brücke vor 2012 und Neubau nach 2019

Die Kosten für den Abbruch der Brücke sind nach dem Gutachten der Ingenieur-Gruppe Bauen vom 07.01.2010 auf 500 T €, für den Neubau nach 2019, auf 14,5 Mio. € geschätzt. Somit ist für diese Handlungsalternative mit ca. 15 Mio. € zu rechnen. Für den Neubau nach 2019 kommt gegebenenfalls eine Förderung nach GVFG in Betracht, wenn es dabei zu deutlichen verkehrlichen Verbesserungen käme.

Bei dieser Alternative steht die Beringer Brücke mindestens 5 Jahre nicht zur Verfügung. Dies ist abhängig von der Realisierung der Baumaßnahmen der Deutschen Bahn.

### 1.2. Sanierung vor 2014

Als zweite Handlungsalternative wurde eine Sanierung nach dem Gutachten der Ingenieur-Gruppe Bauen vom 07.01.2010 untersucht. Das Gutachten beziffert die Sanierungskosten auf 9 Mio. €. Die Lebensdauer der Brücke verlängert sich ab Fertigstellung bei dieser umfassenden Sanierung um 30 Jahre. Die Realisierung einer umfangreichen Sanierung mit einer Tonnage mit der Bauklasse 9 noch vor 2014 ist fraglich.

### 1.3. „Kleine“ Sanierung vor 2014

Als dritte Handlungsalternative wurde die sogenannte „kleine“ Sanierung geprüft, in der die Beringer Brücke in kleinerem Umfang saniert wird, um die Lebensdauer der Brücke um mindestens 10 Jahre zu verlängern. Dieses Sanierungskonzept nach Büchting und Streit, München, vom 31.03.2011 gewährleistet die Verkehrssicherheit der Beringer Brücke bis zur Fertigstellung der Neubaustrecke und der FIBA durch die Deutsche Bahn. Diese Handlungsalternative empfiehlt die Verwaltung.

Durch die „kleine“ Sanierung kann die Beringer Brücke nach Investition von 1,94 Mio. € mindestens 10 weitere Jahre als Verbindung zwischen Eselsberg und Söflingen dienen. Danach ist ein Neubau der Beringer Brücke erforderlich, da eine weitere Sanierung wirtschaftlich nicht mehr darzustellen ist.

Durch die „kleine“ Sanierung vor 2014 und Neubau der Brücke deutlich nach 2019 kann eine Überschneidung mit den Baumaßnahmen der DB AG durch dieses Konzept ausgeschlossen werden. Des Weiteren bleiben die Medienleitungen der FUG GmbH zunächst erhalten.

Das Sanierungskonzept „kleine“ Sanierung sieht folgenden Umfang vor:

- Aufbringen einer tragfähigen Fahrbahntafel
- Instandsetzung der Trägeranschlussbereiche
- Instandsetzung Lager
- Instandsetzung Entwässerung
- Instandsetzung Widerlager Süd
- Erneuerung Fahrbahnbelag

Die Beringer Brücke muss auch für die Umsetzung der „kleinen“ Sanierung einige Monate gesperrt werden.

Das Sanierungskonzept der Firma Büchting und Streit, München, ermöglicht unter Berücksichtigung wirtschaftlicher und verkehrsrechtlicher Aspekte und Beachtung der Nahbeziehungen in den Stadtteilen die nötigen Baumaßnahmen an der Beringer Brücke unter den

gegebenen Rahmenbedingungen. Die Verwaltung schlägt unter Abwägung der Randbedingungen vor, dieses Sanierungskonzept 2012 umzusetzen.

## 2. Zeitliche Abwicklung

### 2.1 Kosten und Finanzierung

In der Haushalts- und Finanzplanung sind für das Vorhaben Projekt-Nr. 7.54100010 bislang Gesamtkosten von 2,39 Mio. € veranschlagt.

Für die „kleine“ Sanierung wurden gemäß der beiliegenden Kostenschätzung vom 17.05.2011(siehe Anlage 1) Sanierungskosten von insgesamt 1,94 Mio. € brutto ermittelt.

Die Haushalts- und Finanzplanung ist daher wie folgt fortzuschreiben:

	Gesamt	2011	2012	2013	2014	2015
	€	€	€	€	€	€
Bisher veranschlagt	2.390.000	100.000	0	1.040.000	1.190.000	0
Bedarf neu	1.940.000	162.000	1.778.000	0	0	0
Nachtrag 2011		62.000				

### 2.2 Folgekosten

Durch die "kleine Sanierung" wird die Lebensdauer der Beringer Brücke um 10 Jahre verlängert, daraus ergibt sich eine Abschreibung von 10 %, somit ca. 193.000 € pro Jahr. Hinzu kommen weitere Folgekosten in Höhe von ca. 50.000 € für den Unterhalt und die Verzinsung.

Somit ergeben sich, wie in der beiliegenden Kostenschätzung dargestellt, bei einer Lebensdauerverlängerung von 10 Jahren Gesamtfolgekosten in Höhe von insgesamt ca. 243.000 € pro Jahr, welche dauerhaft im Ergebnishaushalt zu finanzieren sind.

### 2.3 Weiteres Vorgehen

Nach Zustimmung des Fachbereichsausschusses wird das Büro Büchting und Streit mit der Entwurfs- und Genehmigungsplanung beauftragt. Der Planungsauftrag soll in 2011 abgewickelt werden, um in 2012 die „kleine“ Sanierung umsetzen zu können.

