

Universitätsstadt Tübingen
Fachabteilung Brücken
Weißer, Heike Telefon: 07071-204-2266
Swain, Tom Telefon: 07071- 204-2682
Gesch. Z.: 9/Ws;91/Sw/

Vorlage 122/2024
Datum 30.04.2024

Beschlussvorlage

zur Kenntnis im **Ortsbeirat Stadtmitte**
zur Behandlung im **Ausschuss für Planung, Verkehr und Stadtentwicklung**

Betreff: **Sanierung Indianersteg; Baubeschluss**

Bezug:

Anlagen: Anlage 1: Lufbild
Anlage 2: Instandsetzung Bestandsbrücke
Anlage 3: Neubau

Beschlussantrag:

Die Instandsetzungsplanung des Indianerstegs bei geschätzten Kosten von 350.000,- € wird umgesetzt.

Finanzielle Auswirkungen

Finanzielle Auswirkungen - Investitionsprogramm					
Lfd. Nr.	Einzahlungs- und Auszahlungsarten	Bisher finanziert	Plan 2024	VE 2024	Gesamtkosten
7.541004.1008.01 Indianersteg, Generalsanierung		EUR			
6	Summe Einzahlungen	0	0	0	0
8	Auszahlungen für Baumaßnahmen	-40.000	-128.000	0	-128.000
13	Summe Auszahlungen	-40.000	-128.000	0	-128.000
14	Saldo aus Investitionstätigkeit	-40.000	-128.000	0	-128.000
16	Gesamtkosten der Maßnahme	-40.000	-128.000	0	-128.000

Im Haushaltsplan 2024 sind unter dem PSP Element 7.541004.1008.01 „Indianersteg, Generalsanierung“ 128.000 Euro Planungsmittel etatisiert. Aus dem Haushaltsjahr 2023 stehen noch ausreichend Verpflichtungsermächtigungen zur Verfügung, eine Auftragsvergabe kann somit auch in der Interimszeit erfolgen.

Die Darstellung in der Finanzplanung erfolgt aufgrund von § 12 (2) GemHVO. Demnach sind in den Jahren 2025 bis 2027 vorerst noch keine Mittel berücksichtigt.

Begründung:

1. Anlass / Problemstellung

Der Indianersteg, ein Fußgängersteg zur Plataneninsel, ist bereits 70 Jahre alt und muss grundhaft saniert werden. Im Zuge der Instandsetzungsplanung wurde ein beträchtlicher Aufwand für die Sanierung deutlich. Als Variante zu einer Instandsetzung wurde daher untersucht, wie ein Neubau in Holz aussehen könnte und die Vor- und Nachteile abgewogen.

2. Sachstand

Der bestehende „Indianersteg“ wurde 1951 im Stil der alten Brücke von 1910 als Stahlbetonbogen mit aufgeständerter Gehwegplatte gebaut. Die Brücke führt bogenförmig über den sogenannten Flutkanal des Neckar (siehe Anlage 1). Die Gehwegbreite ist mit 2,30 m eher schmal und das Gefälle mit 10 % stark.

Bei den regelmäßig alle drei Jahre erfolgenden Bauwerksprüfungen zeigt sich ein über die Jahre verschlechternder Zustand der Brücke, mit starkem Eindringen von Tausalzen in den

Stahlbeton, stellenweise abplatzendem Beton und rostender Eisenbewehrung. Eine Sanierung oder Erneuerung der Brücke ist unvermeidbar und notwendig.

Eine Bauwerkssanierung mit Betoninstandsetzung wurde planerisch vorbereitet und auf Kosten von ca. 350.000,- € brutto berechnet (siehe Anlage 2). Die neue Nutzungsdauer nach erfolgter Betonsanierung wird auf ca. 40 Jahre geschätzt.

Alternativ wurde geprüft, ob ein Neubau eine sinnvolle Variante wäre.

Bei einem Neubau könnten folgende Vorteile realisiert werden:

- Die neue Brücke könnte etwas breiter ausgeführt werden. Mit 2,3 Meter ist der vorhandene Steg eher schmal.
- Die neue Brücke könnte in einer geraden Linie die Achse vom Bahnhof herkommend auf die Platanenallee fortführen. Der vorhandene Steg führt in einer abknickenden Linie vom Denkmal zur Platanenallee.
- Bei einer neuen Brücke ist von einer längeren Lebensdauer auszugehen.
- Die neue Brücke könnte mit weniger Gefälle ausgebildet werden.

Für die Alternative „Neubau“ wurde eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben. Im Ergebnis würde als Alternative eine Holzbrücke von 4,5 M Breite vorgeschlagen. Holzbrücken, die nach modernen technischen Bestimmungen ausgeführt werden, haben eine geschätzte Lebensdauer von 80 Jahren. Diese bedingt aber eine regelmäßige Reinigung, da das Holz von anfallendem Laub frei gehalten werden muss, um gut abtrocknen zu können.

Die neue Brücke würde dabei an ähnlicher Position wie die alte Brücke liegen aber auf lediglich 3,00 -3,50 m lichte Breite erweitert werden. Da die Brücke auch in Zukunft nicht für Fahrradfahrer freigegeben werden soll, wäre eine größere Breite wünschenswert aber nicht notwendig. Die Projektkosten für einen Neubau der Brücken in Holzbauweise werden auf ca. 675.000,- geschätzt.

Bei einem Neubau der Brücke müsste tief in den Baugrund eingegriffen werden, so dass am Ufer der Plataneninsel wenigstens zwei Bäume im Wurzelbereich beeinträchtigt werden und eventuell gefällt werden müssen. Die Unterfahrung einer neuen Holzbrücke durch Stocherkähne etc. wird etwas schwieriger, da die Unterkante der Brücke gemäß der vorliegenden Planung ca. 30 cm tiefer liegt als bei der Bestandsbrücke.

Die nutzbare Breite zwischen den Geländern soll 3,00 m betragen.

3. Vorschlag der Verwaltung

Die Verwaltung empfiehlt die Instandsetzung der Bestandsbrücke.

Die weiteren Projektkosten der Sanierung liegen mit ca. 350.000 € nahezu bei der Hälfte der Kosten eines Neubaus. Die dagegenstehende längere Nutzungsdauer einer neuen Brücke kann an dieser Stelle nicht sichergestellt werden.

Aus Gründen des Klimaschutzes ist es sinnvoller mit vorhandener Bausubstanz zu arbeiten, als eine vorhandene Brücke abzureißen und komplett neu zu bauen.

Dazu kommt, dass die schlanke Architektur der 50er Jahre eine Ästhetik aufweist, die mit einem Neubau nicht zu erreichen wäre.

4. Lösungsvarianten

1 Neubau

Es kann ein Neubau der Brücke als Blockträgerbrücke aus Holz (siehe Anlagen 3 und 4) beschlossen werden. Diese Variante ist optisch überzeugend, da die Brücke durch das transparente Geländer schlank wirkt. Den filigranen Eindruck der Bestandsbrücke erreicht sie jedoch nicht.

Eine neue Brücke müsste zudem noch aufwändig geplant werden, da bislang nur eine Machbarkeitsstudie vorliegt.

Die Gesamtkosten liegen mit geschätzten 675.000,- € deutlich über den Kosten einer Sanierung.