

STADTVERWALTUNG BAD NEUENHR-AHRWEILER



Beschlussvorlage Nr. 2025/0116

Datum: 14.05.2025

Bezugsnummer

Verfasser/in: Herr Schumacher
Abteilung 2.3

<u>Gremium</u>	<u>Termin</u>	<u>öffentlich</u>	<u>nichtöffentlich</u>	<u>vorberatend</u>	<u>beschließend</u>
Bau- und Planungsausschuss	03.06.2025	☒	☐	☒	☐
Stadtrat	23.06.2025	☒	☐	☐	☒

Ergebnis der Beratung

einstimmig	☐	geändert	☐
mehrheitlich	☐	ohne Beschlussvorschlag	☐
....	Ja		
....	Nein	Anmerkungen	
....	Enthaltung		

Tagesordnungspunkt

**Wiederaufbau der Casinobrücke;
Vorstellung und Beratung der Entwurfsplanung**

Beschlussvorschlag

Der Stadtrat beschließt die Wiederherstellung der Casinobrücke gemäß der vorgestellten Entwurfsplanung (Leistungsphase 3) und ermächtigt die Verwaltung zur Beauftragung der Aufbau- und Entwicklungsgesellschaft mit der Umsetzung der weiteren Leistungsphasen 4-9.

Sach- und Rechtslage

Infolge der Flutkatastrophe vom 14. / 15. Juli 2021 wurde die Casinobrücke zerstört.

- Die AuEG wurde von der Stadt am 16.11.2022 mit der Umsetzung der Wiederaufbaumaßnahme Nr. 6025 mit der Auftragssumme von 2.693.628,75 € brutto beauftragt
- Grundlage für die vorgenannte Maßnahme ist die VV-Wiederaufbau RLP 2021 und der Maßnahmenplan
- Die Planung der Casinobrücke wurde an das Ing.-Büro Schlaich Bergemann und Partner aus Stuttgart als 1. Preisträger des Wettbewerbes „Brückenschlag“ beauftragt
- Der Bewilligungsbescheid des Mdl vom 12.11.2024 mit einem Zuwendungsbetrag von 2.630,051,66 € brutto liegt vor
- Die Kostenschätzung gem. DIN 276 Kostengruppe 100-700 liegt bei 2.541.549 € brutto

Die Planung ist das Ergebnis des Planungswettbewerbs „Brückenschlag“, in dem das Preisgericht unter 14 Planungsentwürfen die Planung der Casinobrücke von Schlaich Bergemann und Partner als Sieger auswählte. Der Abflussquerschnitt wird optimiert, da die Hubbrücke im ausgefahrenen Zustand über dem HQextrem liegt, daher entstehen keine Einengungen bei Hochwasserereignissen. Ebenfalls werden Rampen, die weitere Abflussbarrieren bilden würden, vermieden.

Die neue Casinobrücke soll ahrabwärts verschoben werden und würde sich dann bei Fluss-km 10,682 befinden. Die Verlagerung ist eine Folge der Berücksichtigung folgender Gesichtspunkte:

- Der Wegeverlauf unter Berücksichtigung der städteplanerischen Randbedingungen auf der Nordseite sowie die Anbindung an die Freiflächenplanung der Aktiengesellschaft Bad Neuenahr auf der Südseite
- Der Winkel der Brückenachse zur Ahr beträgt nun ca. 90° und ist daher hydraulisch günstig

Verkehrsfläche:

Die frühere Casinobrücke hatte eine nutzbare Verkehrsfläche von 3,35 m. Nach der RAST/ERA/EFA und Abstimmung mit der städtischen Fachabteilung wird die neue Brücke eine nutzbare Verkehrsfläche von 4,00 m erhalten, die Brücke wird in Abstimmung mit dem Betriebshof für Fahrzeuge mit einem Gesamtgewicht von bis zu 8 t für Wartung und Unterhaltung ausgelegt. Die Brückenlänge der 1-feldrigen Brücke betrug vor der Flut 38,19 m. Die neue Brücke überspannt die Ahr mit einer Länge von 40,00 m als 1-feldrigen Brücke und ist 1,81 m länger.

Die Rad- und Fußwegebrücke soll mit einer Hubfunktion ausgestattet werden sowie aus einem Stahltrog aus wetterfesten Stahl mit perforiertem Stegblech bestehen und mit folgenden Merkmalen hergestellt werden:

- Beschichtung nicht erforderlich, da wetterfester Stahl (Cortenstahl)
- Die Absturzsicherung erfolgt durch vertikale Stegbleche
- Die Beleuchtung ist im Geländer integriert

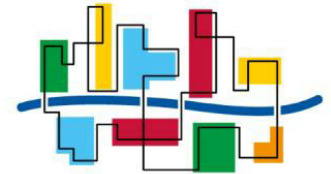
Der Baubeginn soll im ersten Quartal 2026 erfolgen, die Fertigstellung ist für Ende des ersten Quartals 2027 vorgesehen.

Die Planung wurde dem Ortsbeirat Bad Neuenahr am 10.4.2025 vorgestellt und dieser hat mehrheitlich zugestimmt.

Peter Diewald
Erster Beigeordneter

Anlagen:
Präsentation_Entwursplanung_CAS

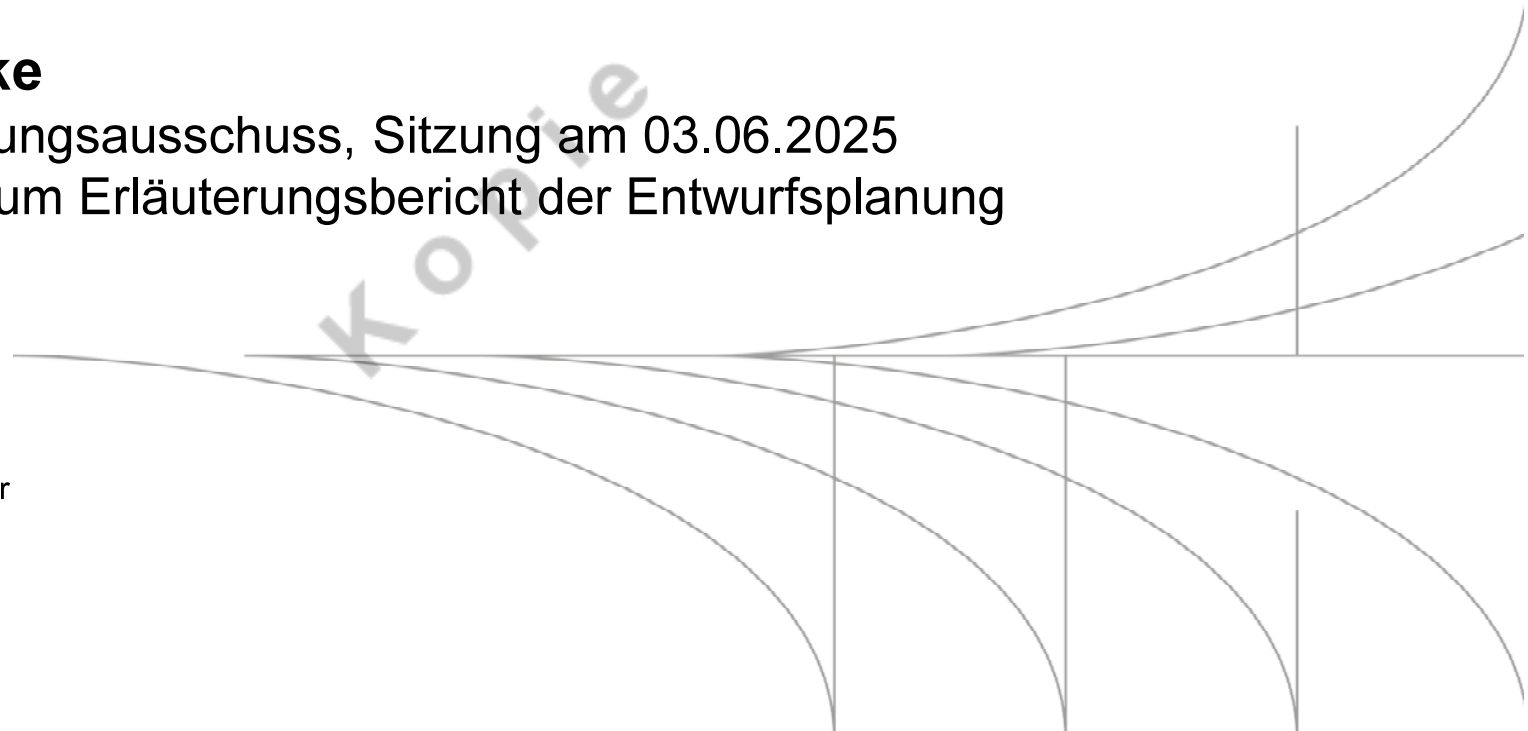
Kopie



Casinobrücke

Bau- und Planungsausschuss, Sitzung am 03.06.2025
Präsentation zum Erläuterungsbericht der Entwurfsplanung
Proj.-Nr. 6025

Casinobrücke über die Ahr
22.05.2025 verfasst sbp



Casinobrücke

Bau- und Planungsausschuss, Sitzung am 03.06.2025

Präsentation zum Erläuterungsbericht der Entwurfsplanung

1. Trassierung
2. Gestaltung
 - a. Ansicht, Regelquerschnitt
 - b. Farbgebung, Geländer, Beleuchtung
3. Hochwasserresilienz
4. Zugänglichkeit und Wartung
5. Hubtechnik
6. Herstellung, Bauzeit
7. Kosten

Notwendigkeit der Maßnahme

Ersatz der früheren Fuß- und Radwegbrücke

Verbindung Casinostraße/Lindenstraße und Felix-Rütten-Straße

Verkehrswege

Gemischte Nutzung für Fuß- und Radverkehr

Gegenverkehr berücksichtigt

Verbindung zwischen Innenstadt mit Bahnhof und Kurhaus mit Parkhaus

4,00 m lichte Brückenbreite, ca. 120 – 130 Personen/h

berücksichtigt Vorgabe der RAST, ERA, EFA

Örtliche Randbedingungen

Verbesserte Hochwasserresilienz

Barrierefreiheit, rampenlos

Entwicklung Gradiente und Trassierung

Berücksichtigung erforderlicher Durchflussquerschnitt

Bemessungshochwasser HQ100 zzgl. 1 m Freibord

Bei fester Brücke, Rampen benötigt

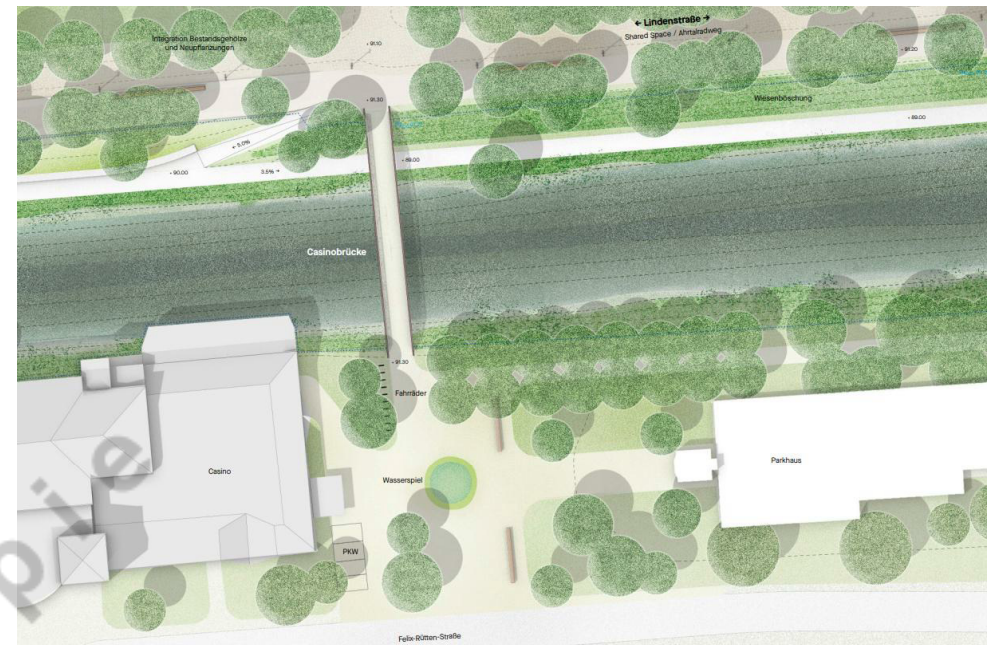
Städtebaulich und barrierefrei schwer umsetzbar, zusätzlich aufstauend

→ Hubbrücke als kosten- und CO₂-Footprint günstigere Lösung

Historische Trasse, Korrektur: Kreuzung der Ahr mit ca. 90 °

→ Widerlager parallel zum Abfluss, keine Einschnürung

→ Übersichtliche Kreuzungsbereiche



Bauwerksgestaltung

Einfeldträger

Hubbrücke

Stahltrug aus wetterfestem Stahl mit perforiertem Stegblech

Effektive Stegfläche affin zum Querkraftverlauf

Breitere Verkehrsfläche, etwas größere Spannweite

Ausreichender Durchflussquerschnitt und Freibord

Robustheit, Dauerhaftigkeit, Wirtschaftlichkeit

Innovativ und modern

Barrierefreie Gradiente	$\leq 3,0 \%$
Spannweite	40,00 m



Lichte Breite 4,00 m

Abdichtung, Belag

Deckblech aus Stahl, längs und quer versteift
Dünnschichtbelag auf Reaktionsharzbasis nach ZTV-ING

Korrosionsschutz, Schutz gegen Umwelteinflüsse

Wetterfester Baustahl S355

DAST Richtlinie 007

Entwässerung

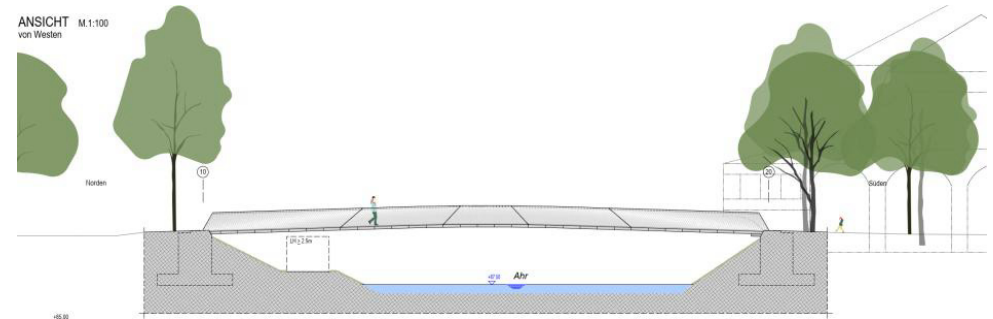
Quergefälle von 2% zu den Brückenrändern

Entwässerung in Querrichtung zu den Rändern

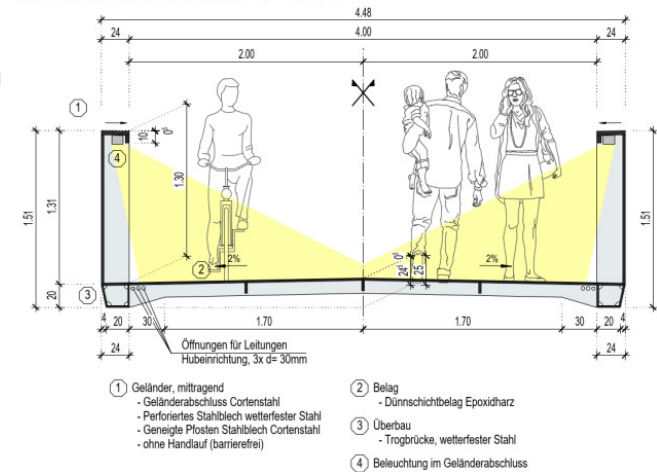
Entwässerung in Längsrichtung durch Gradiente zu den Widerlagern

Belagsrinne an Brückenrändern

Entwässerung direkt in die Ahr durch Tropfzüllen im Belag, bzw. zunächst in die Böschungsbereiche



REGELQUERSCHNITT M.1:25



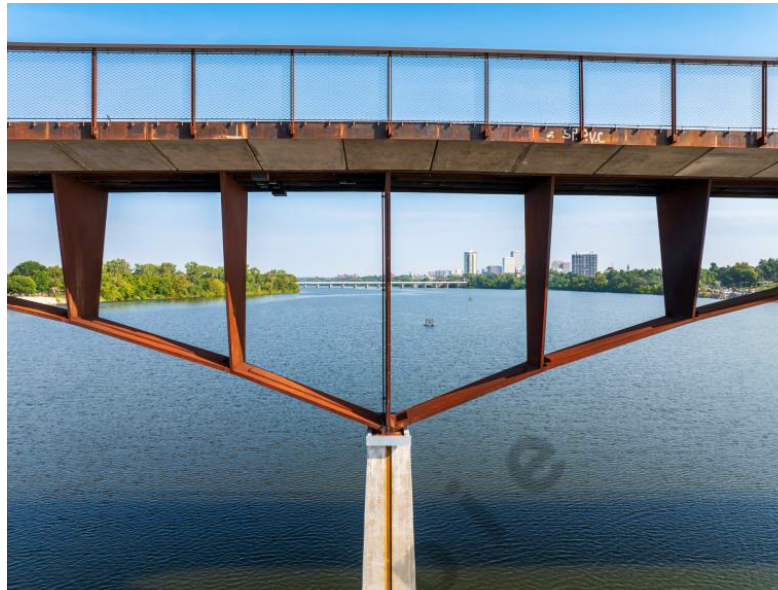
Farbgebung

Cortenstahl

Keine Beschichtung erforderlich
Geringe Wartungs- und
Instandhaltungskosten

Bildung einer natürlichen Patina
Harmoniert gut mit natürlichen
Oberflächen aus Kunst- oder Naturstein

Akzente können in Edelstahl gesetzt
werden



Williams Crossing Fußgängerbrücke
Tulsa, Oklahoma, USA
© High Caliber Captures

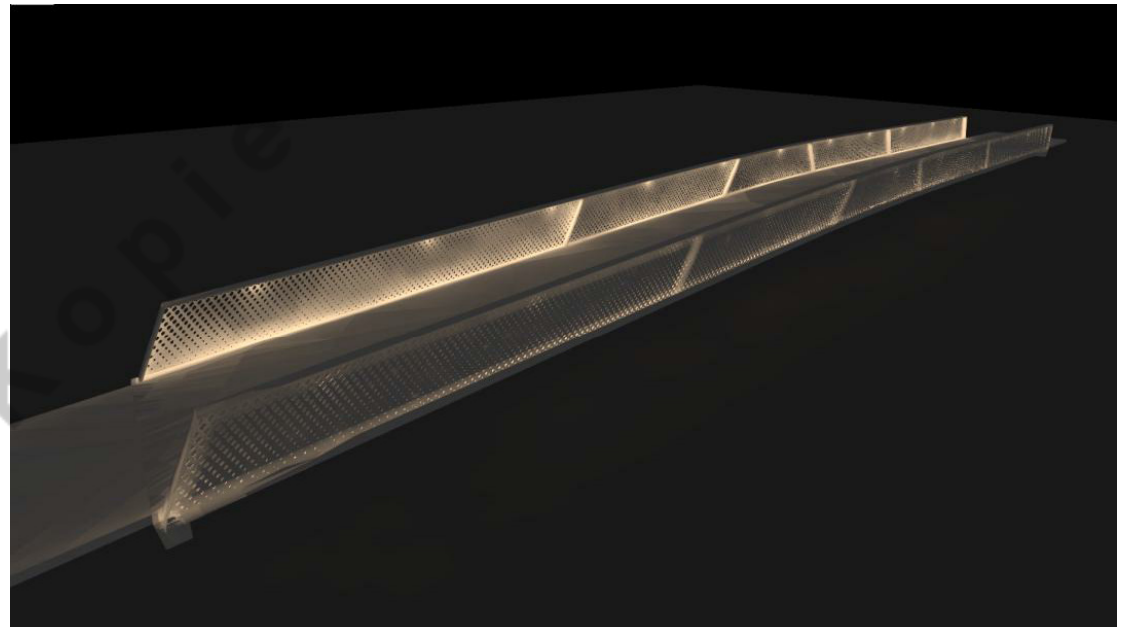
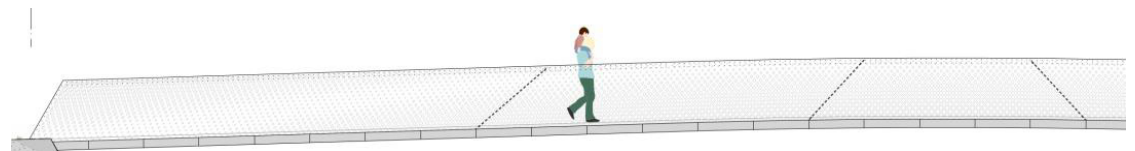


Cortenstahl, Edelstahl, Beton, Gabione
© Ritchie Studio

Rückhaltesysteme, Schutzeinrichtungen

Geländerhöhe neben Radwegen: 1,30 m über Fahrbahn
Absturzsicherung durch Stegblech mit statisch aktiviertem Handlauf
Konstante Geländerhöhe über gesamte Brückenlänge

Beleuchtung im Geländer untergebracht
Kein zusätzlicher Handlauf vorgesehen aufgrund geringer Längsneigung



Verbesserte Hochwasserresilienz

Spannweite etwas größer

Aufweitung der Böschungen

Rechtwinklige Querung der Ahr

Stützenfreies Tragwerk

→ Maximierung der hydraulischen Leistungsfähigkeit, Nachweis des Durchflusses mit Ziel einer Wassermenge von $Q = 505 \text{ m}^3/\text{s}$

Hubeinrichtung

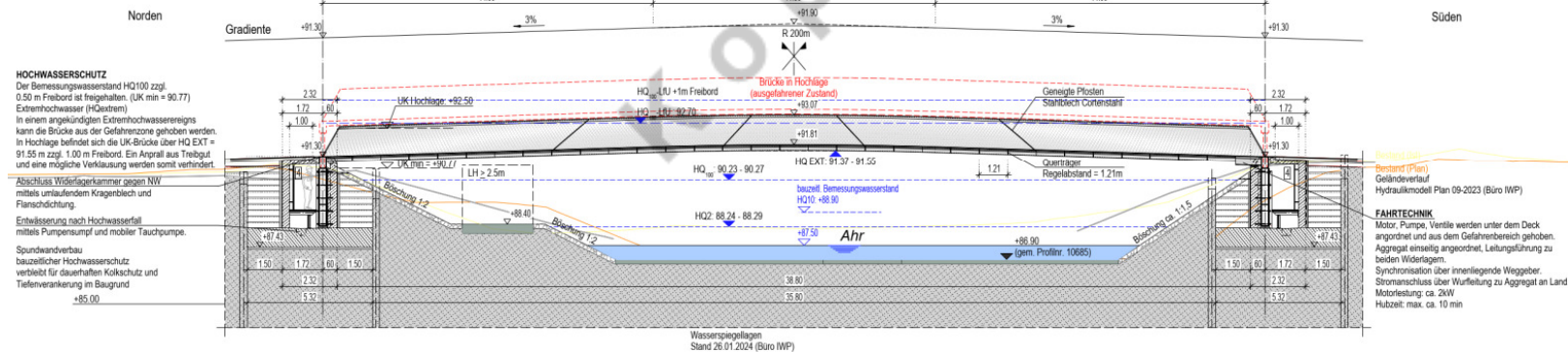
→ Einhaltung des geforderten Freibordes

→ Verklauungsgefahr und Aufstau wird weitestgehend ausgeschlossen

→ Ermöglicht Abflussmenge für HQ, Extrem ($Q = 808 \text{ m}^3/\text{s}$) bei Einhaltung des Freibords!

	Vor der Flut	Nach der Flut	Unterschied	Erläuterung
Brückengesamtlänge	38,19 m	40,00 m	+1,81 m	Querungswinkel 90° , Ahrquerschnitt nach der Flut breiter
Lichte Breite zw. den Geländern	3,35 m	4,00 m	+0,65 m	Vorgabe der Auslobung
Gradienten Längsneigung	0,2 %	3,0 %	+2,8 %	Vergrößerung des Abflussquerschnitts bei barrierefreien Anschlüssen, Entwässerung des Brückendecks
Verkehrliche Nutzung	Fußgänger- und Fahrradverkehr	Fußgänger- und Fahrradverkehr		Barrierefreie Anbindung der Rad- und Fußwege
HQ ₁₀₀ Wasserstandshöhe		90,27 m.ü.NN		größerer Bemessungsabfluss nach Flut von 2021, veränderter Abflussquerschnitt durch aufgeweitete Böschungen, neuer Bemessungswasserstand
HQ ₁₀₀ Abflussmenge	246 m ³ /s	505 m ³ /s	+259 m ³ /s	Vorgabe LFU/SGD-N
Konstruktion	Einfeldträger, Stahlfachwerk	Einfeldträger, Stahltrog	Stahltrog statt Fachwerk	maximale Durchflussmenge angestrebt, geringere Bauhöhe
Gründung	Flachgründung	Gründungsplatte mit tiefenverankerten Spundwandkästen zur Kolkisicherung	Gewährleistung der Kolkisicherheit	Flachgründung war mit Grund des Versagens, Forderung SGD-N, bei Hinterspülung dennoch Standsicherheit gewährleistet, zusätzlicher Kolkenschutz

LÄNGSSCHNITT M.1:100
in Bauwerksachse



Zugänglichkeit der Konstruktionsteile

Naturnah gestalteter Böschungsbereich unterhalb der Brücke

Befestigte Fläche (z.B. Grauwacken)

Nordufer mit Uferweg als Einschnitt in der Böschung unter der Brücke

Begutachtung des Bauwerks gemäß DIN 1076

Alle Bauteile im Widerlagerbereich gut zugänglich

Untersicht über der Ahr mittels Hubsteiger vom Ufer aus

Brückenuntersichtgerät ebenfalls möglich

Begutachtung der Untersicht kann in Hochlage erfolgen

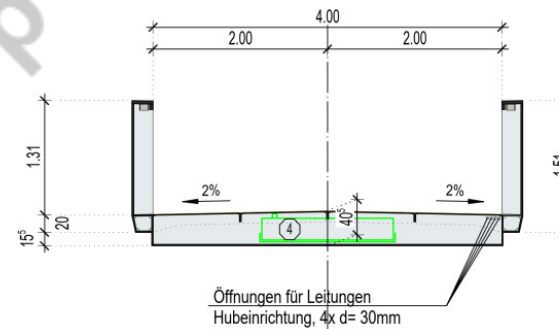
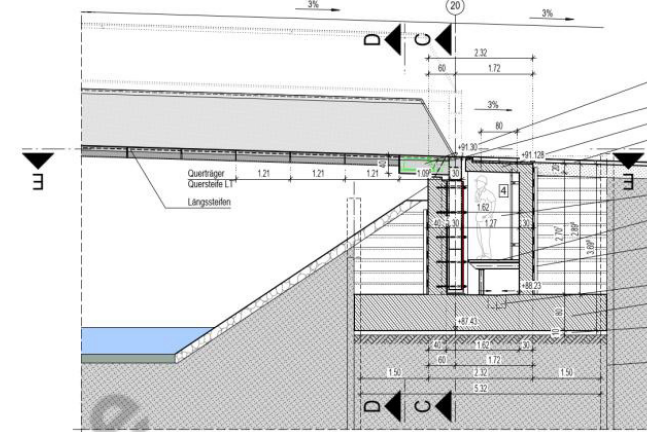
Hubeinrichtung und Brückenlager

Widerlagerkammer begehbar, über Steigleiter zugänglich

Hubtechnik an Brückenunterseite, zugänglich wie Brückenuntersicht

Verschließbare Öffnungsklappe für Zugänglichkeit der Hydrauliksteuerung

LÄNGSSCHNITT A - A M.1:50
Bauwerksachse



Hubtechnik

Antriebstechnik (E-Motor und Pumpe), Steuerungstechnik und Ventile unterhalb des Brückendecks, im Flutfall aus Gefahrenzone gehoben
Aggregat einseitig mit Leitungen in beide Widerlagerkammern
Motorleistung ca. 2kW, Hubzeit ca. 10 min
Sicherung der Hochlage über Stahl-/Edelstahlführung
Synchronisation durch Weggeber

Redundanz

Mit Landstrom und mobilem Stromaggregat betreibbar
Handpumpe nur zu Wartungszwecken
Alternativ mit Hydraulikpumpeneinheit über kommunales Wirtschaftsfahrzeug

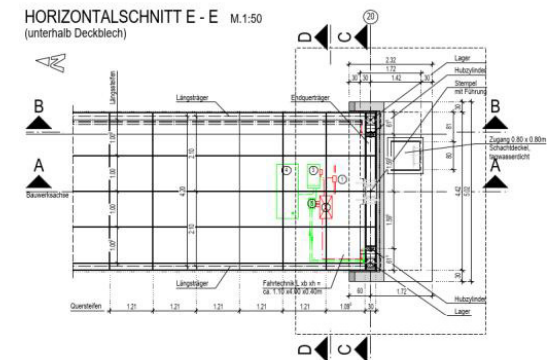
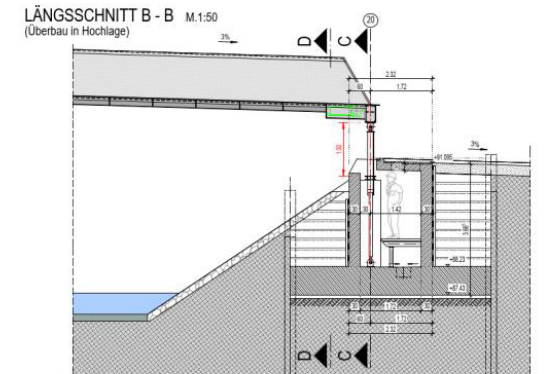
Wartungskonzept

Art der Wartung	Bauwerksprüfung	Sichtkontrolle
Intervall	alle 3 Jahre, Hauptprüfung / einfache Prüfung	jährlich/halbjährlich, bzw. nach extremen Vorkommnissen (Hochwasser)
Umfang der Wartung	- Sichtkontrolle und Säuberung - Funktionsprüfung - Kontrolle der Ölqualität - Wartung der Elektrotechnikkomponenten, Reinigung, Funktionstest, elektrische Messung	- Sichtkontrolle und Säuberung - Schmierung von Maschinenbaukomponenten - Funktionstests
erforderlicher Prüfer	Fachfirma, bzw. TÜV/DEKRA	geschultes Betriebspersonal

Schemadarstellung Fahrtechnik

Legende: (Schemadarstellung Fahrtechnik)

- ① Strom
1x Landstrom
1x Notstrom
Bedienung
1x Handsteuerung
1x Fernsteuerung
- ② (Elektroschrank mit) Motoransteuerung und SPS, Software für SPS angepasst, Gleichlaufregelung der 4 Zylinder über Wegsensoren in den Zylindern und Proportional-Wegeventile
- ③ Hydraulikaggregat 11kW, 220V (Elektromotor mit Pumpe)
ca. 350x420x600(750)mm
- ④ Tank 200 L, mit Ölwanne, BxHxL, z.B.: (flach) 0,6 x 0,25 x 1,5m
Betrieb mit Hydrauliköl Panolin HLP Synth 22, biologisch abbaubar, Wassergefährdungsklasse 0
- ⑤ Proportionalventilblock



Betriebskosten

- Wartungskosten durch Fachabteilung regelmäßig
- Wartungskosten durch Fachfirma mit Wartungsvertrag
- Versicherungskosten
- Austausch/Instandsetzung von Anlagenteilen, z.B. Elektrotechnik und Steuerung ca. alle 10-20 Jahre, Maschinenbau ca. alle 20-35 Jahre

Bauablauf

Herstellung des Überbaus in einem Großsegmenten im Werk, ggf. 2-4 Teilsegmente mit Vormontage auf Vormontageplatz
Einhub an einem Stück, um auf Traggerüste zu verzichten

Oberflächenbehandlung werksseitig

Der Überbau wird in überhöhter Lage gefertigt und platziert.
Verformungen aus Eigengewicht werden kompensiert.

Der Verbau gewährt bauzeitlichen Hochwasserschutz.
→ verbleibt und bildet dauerhaften Kolkschutz.

Bauzeit

Ca. 13 Monate
Vergabe und Baubeginn Q1-2026
Fertigstellung und Eröffnung Ende Q1-2027



Kosten

Der Bewilligungsbescheid des Mdl vom 12.11.2024 mit einem Zuwendungsbetrag von 2.630,051,66 € brutto liegt vor.

Die Kostenschätzung gem. DIN 276 Kostengruppe 100-700 liegt bei 2.541.549 € brutto.

Kopie

BESCHLUSSAUSZUG

11. öffentliche Sitzung des Stadtrates am 23.06.2025

Tagesordnungspunkt 13

Wiederaufbau der Casinobrücke;

Vorstellung und Beratung der Entwurfsplanung

Beschlussvorlage 2025/0116

Der Erste Beigeordnete nahm Bezug auf die allen Ratsmitgliedern und Beigeordneten übersandte Vorlage der Verwaltung und verwies auf die bereits unter TOP 11 begrüßten Herren Sebastian Krooß von IB Schlaich, Bergermann und Partner - sbp sowie Reinhold Goisser von der Aufbau- und Entwicklungsgesellschaft Bad Neuenahr-Ahrweiler mbH die sodann anhand einer Präsentation näheres zu diesem Tagesordnungspunkt erläuterten.

Anmerkung des Schriftführers:

Die folgenden, bereits unter Tagesordnungspunkt 11 und 12 abgegebenen Stellungnahmen bezogen sich zugleich auf den Tagesordnungspunkte 13:

SRM Dr. Annette Gies im Namen der CDU-Fraktion (Anlage 25)

SRM Beu im Namen der FWG-Fraktion (Anlage 20),

SRM Meyer im Namen der SPD-Fraktion (Anlage 21),

SRM Scheuer für die Fraktion Bündnis90/DIE GRÜNEN (Anlage 22),

SRM Jacobs im Namen der FDP-Fraktion (Anlage 23),

SRM Morassi für DIE LINKE (Anlage 24)

Sodann beschloss der Stadtrat die Wiederherstellung der Casinobrücke gemäß der vorgestellten Entwurfsplanung (Leistungsphase 3) und ermächtigt die Verwaltung zur Beauftragung der Aufbau- und Entwicklungsgesellschaft mit der Umsetzung der weiteren Leistungsphasen 4-9.

Abstimmungsergebnis: Einstimmig