

STADT EBERSWALDE
Der Bürgermeister



Vorlage Nr. BV/0178/2025

Datum: 04.04.2025

zur Behandlung in Sitzung:
- öffentlich -

Einreicher/zuständige Dienststelle:
65 - Tiefbauamt

**Betrifft: Baubeschluss und offenes Ausschreibungsverfahren für den Bau des
„RadBrückenSchlages“**

Beratungsfolge:

| | | |
|---|--------------------------|-----------------------------|
| Ausschuss für Stadtentwicklung, Wohnen und Umwelt (Fachausschuss 3 - F3) Stadtverordnetenversammlung | 20.05.2025 05.06.2025 | Vorberatung Entscheidung |
|---|--------------------------|-----------------------------|

Beschlussvorschlag:

Die Stadtverordnetenversammlung stimmt der Entwurfsplanung zum Bau des RadBrücken-Schlages zu und beschließt den Bau der Brücke einschließlich der Rampen.

Der Bürgermeister wird beauftragt, die offenen Ausschreibungsverfahren zum Bau des RadBrückenSchlages entsprechend den in der Sachverhaltsdarstellung festgelegten Kriterien durchzuführen und die Aufträge unter Vorbehalt des genehmigten Haushaltsplanes 2026/2027 zu erteilen. Der geschätzte Auftragswert für den Bau beträgt 11.500.000,00 EUR.

Götz Herrmann
Bürgermeister

Anlagen

Anlage 1 - Übersichtslageplan

Anlage 2 - Bauwerksplan

Anlage 3 - Freianlagenpläne Rampen

Anlage 4 - Rampenquerschnitte

| Finanzielle Auswirkungen: | | | | | <input checked="" type="checkbox"/> ja | <input type="checkbox"/> nein | |
|--|---------------------------|----------------|-----------|----------------------------|--|--|----------------------------------|
| a) Ergebnishaushalt: | | | | | | | |
| Haushalts-jahr | Ertrag/Aufwand | Produkt-gruppe | Sachkonto | Planansatz gesamt in EUR | aktueller Ertrag bzw. Aufwand in EUR | | |
| 2028 ff | Ertrag | 51.12 | 416100 | 0,00 | 0,00 | | |
| 2028 ff | Ertrag | 51.12 | 416101 | 14.158,00 | **133.648,74 | | |
| 2028 ff | Aufwand | 51.12 | 571100 | 0,00 | 0,00 | | |
| 2028 ff | Aufwand | 51.12 | 571101 | 520.437,00 | **155.775,00 | | |
| b) Finanzhaushalt: (für Investitionen Maßnahmennummer: 61060009) | | | | | | | |
| Haushalts-jahr | Einzahlung/ Auszahlung | Produkt-gruppe | Sachkonto | Planansatz gesamt in EUR | aktuelle Ein- bzw. Auszahlung in EUR | | |
| 2024 | Auszahlung | 51.10 | 785200 | 4.084.003,00 | 118.818,97 | | |
| 2024 | Einzahlung | 51.10 | 681000 | 3.945.876,00 | 95.593,21 | | |
| 2024 | Einzahlung | 51.10 | 681200 | 39.391,00 | 2.619,62 | | |
| 2025 | Auszahlung | 51.10 | 785200 | 2.996.274,00 | 872.008,36 | | |
| 2025 | Einzahlung | 51.10 | 681000 | 4.523.961,00 | 481.988,17 | | |
| 2025 | Einzahlung | 51.10 | 681200 | 513.086,00 | 41.583,81 | | |
| 2026 | Auszahlung | 51.10 | 785200 | *5.680.365,00 | *5.680.365,00 | | |
| 2026 | Einzahlung | 51.10 | 681000 | *4.544.292,00 | *4.544.292,00 | | |
| 2026 | Einzahlung | 51.10 | 681200 | *431.205,00 | *431.205,00 | | |
| 2027 | Auszahlung | 51.10 | 785200 | *5.790.808,00 | 5.790.807,67 | | |
| 2027 | Einzahlung | 51.10 | 681000 | *4.635.646,00 | *4.635.646,00 | | |
| 2027 | Einzahlung | 51.10 | 681200 | *458.971,00 | *458.971,00 | | |
| Wirtschaftlichkeitsberechnung liegt vor: | | | | | <input checked="" type="checkbox"/> ja | <input type="checkbox"/> nicht erforderlich | |
| Erläuterung: Für die Finanzierung der Maßnahme wurde im Haushaltsjahr 2025 ein Antrag auf Ermächtigungsübertragung aus dem Vorjahr in Höhe von 433.982,23 EUR gestellt und genehmigt. | | | | | | | |
| *Die Planung hat sich aufgrund der Gründung und Klärung der Eigentumsverhältnisse zeitlich verschoben, sodass die Finanzierung der Maßnahme bei der Haushaltsplanung 2026/2027 vom Stadtentwicklungsamt berücksichtigt und beplant wurde und versteht sich vorbehaltlich des Haushaltsbeschlusses. | | | | | | | |
| **Der aktuelle Aufwand der Abschreibung errechnet sich aus den Gesamtkosten der Maßnahme in den aufgeführten Produktgruppen. Berücksichtigt wurde eine Nutzungsdauer von 80 Jahren. | | | | | | | |
| Abstimmung mit dem Klimaschutzmanagement erfolgt: | | | | | <input type="checkbox"/> ja | <input checked="" type="checkbox"/> nicht erforderlich | |
| Einschätzung der Auswirkung auf das Klima: | | | | | <input type="checkbox"/> positiv | <input type="checkbox"/> neutral | <input type="checkbox"/> negativ |
| Abstimmung mit der Beauftragten für die Belange von Menschen mit Behinderung erfolgt: | | | | | <input type="checkbox"/> ja | <input checked="" type="checkbox"/> nicht erforderlich | |
| Mitzeichnung Amtsleiter/in: | Mitzeichnung Kämmerer/in: | | | Mitzeichnung Dezernent/in: | | | |
| | | | | | | | |

1. Sachverhaltsdarstellung

Mit Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 14.12.2021 wurde der Planungsvertrag und mit Beschluss vom 13.12.2022 der Beschluss zur Vorplanung für den RadBrücken-Schlag gefasst. Im Juni 2022 / Dezember 2022 hat die Stadt einen Fördermittelbescheid / 1. Änderungsbescheid vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr zur Realisierung des Vorhabens erhalten. Weiterhin gibt es einen Fördermittelbescheid vom Landkreis Barnim zur Mitfinanzierung des Projektes.

Geplant ist der Bau einer barrierefreien Brücke für den Rad- und Fußverkehr. Das Brückenbauwerk führt über die Gleisharfe des Schienenfahrzeugwerkes und verbindet über eine Erdrampe im Norden den Bahnhof im Bereich der Zufahrt zum Busbahnhof an der Straße Bahnhofsring mit dem südlich gelegenen Bereich „Am Krankenhaus“. Die Rampe im Süden wird ebenfalls eine Erdrampe, welche im Fritz-Lesch-Stadion so ausgebildet werden soll, dass Sitzgelegenheiten integriert werden, die als Tribüne zum Schauen von Wettkämpfen und Fußballspielen dienen.

Im Rahmen der Planung wurden die notwendigen Grundstücke von der Stadt erworben bzw. mit den betroffenen Grundstückseigentümern Gestaltungsverträge abgeschlossen. Die Hinweise bzw. Anregungen aus dem Ausschuss für Stadtentwicklung, Wohnen und Umwelt wurden soweit wie möglich in der weiteren Planung berücksichtigt.

Baukonstruktion

Der als Ganzstahlkonstruktion konzipierte Überbau besteht aus zwei luftdicht verschweißten Stahlhohlkästen zwischen welchen eine Öffnung zur Führung einer Entwässerungsleitung konzipiert ist. Der Querschnittsverlauf wandelt sich von einem symmetrischen Querschnitt zu einer asymmetrischen L-Form. Diese Asymmetrie entsteht durch die Anordnung eines Torsionskastens auf dem Innenradius über dem Pfeiler in der Gleisharfe bei Achse 40.

Zum einen bietet das Brückenwerk so eine sich wandelnde Topografie und Form entlang des Wegeverlaufs. Zum anderen entsteht durch den aufgestellten Hohlkasten der geforderte Sichtschutz in Richtung Schienenfahrzeugwerk.

Im Außenradius des gekrümmten Bereichs wird das Seitenblech des Hohlkastens aufgelöst, sodass die Quersteifen und Rippen sichtbar werden und zu einer Skalierung des Bauwerks beitragen. Als farbliche Beschichtung soll ein Eisenglimmeranstrich zum Einsatz kommen. Durch die blättchenartigen Kristalle bekommt die Brücke einen metallischen Glanz, der je nach Blickwinkel changiert. Die Pfeiler und Widerlager werden als Betonkonstruktion in Sichtbetonqualität umgesetzt.

Gründung

Aufgrund der oberflächennah anstehenden nicht bzw. nicht ausreichend tragfähigen Baugrundschichten sind im Vorfeld der Herstellung der Gründungskörper Bodenverbesserungs-

maßnahmen erforderlich, die durch eine sogenannte Rüttelstopfverdichtung realisiert werden sollen. Durch einen Rüttler soll der Boden bis zur erforderlichen Tiefe verdichtet werden und zusätzlich eingebrachtes Erdmaterial verfüllt entstehende Hohlräume und gleicht Setzungen im Bereich der späteren Gründungssohle aus. Anschließend können die Flachgründungen in offenen Baugruben oder innerhalb von Verbauten (Gleisbereich) hergestellt werden.

Geländerausführung

Die Geländerhöhe ist nach ERA für Radwege auf 1,30 m festgelegt. Die Geländerfüllung besteht aus vertikalen Stäben. Der lichte Abstand dieser beträgt 12,00 cm nach DIN 18065. Der Handlauf aus Edelstahl befindet sich 85,00 cm über dem Deck. Es ist ein 6,00 cm hohes, vertikales Schrammbord vorgesehen, das als wasserführendes Element sowie auch als Leitsystem funktioniert.

Abmessung des Brückenkörpers und der Rampen

- Gesamtlänge der Brücke ca. 258,17 m
- Rampenlänge im Bereich Fritz-Lesch-Stadion ca. 123,00 m
- Rampenlänge im Bereich Bahnhof ca. 126,50 m
- Höhe über der Gleisharfe von 6,50 m bis 5,00 m
- Breite zwischen den Geländern ca. 4,00 m
- Breite im Bereich Trainspotter ca. 5,00 m

Brückenbelag

Als Fahrbahnbeflag soll ein 6,00 cm starker Gussasphaltbelag zum Einsatz kommen.

Rampenbelag

Der Gehbelag der Rampen soll als Asphaltbeton mit einem Dachgefälle von 2 % ausgeführt werden. An den Seitenrändern des Gehbelags der Rampe wird ein 50,00 cm breites Bankett aus Schotterrasen zur visuellen und haptischen Begrenzung des Gehwegs vorgesehen.

Regenentwässerung

Das anfallende Regenwasser soll über das Quer- und Längsgefälle in regelmäßigen Abständen in Einlaufköpfe geführt werden und wird dann im Zwischenbereich der Hohlkästen über ein Leitungssystem zu den Widerlagern geführt, wo es anschließend in Sickerbecken geleitet wird. Die Rampenentwässerung erfolgt einseitig in die Böschung.

Beleuchtung

Das Beleuchtungskonzept der neuen Brücke soll nicht nur zur Sicherheit der Nutzer beitra-

gen, sondern die Brücke bei Dämmerung und auch Dunkelheit zu einem attraktiven Bestandteil des Stadtbildes machen. Die prägnante geschwungene Linienführung bei Tag zeichnet sich auch im Dunkeln durch eine schlichte linienförmige Beleuchtung ab.

Da die Brücke in einem sonst dunklen Umfeld im Bereich der Stadt liegt, soll diese nicht übermäßig hell scheinen. Durch die Wahl von Leuchten im Handlauf mit sehr exakt gerichteter Lichtverteilung soll die Gefahr der Blendung reduziert und Lichtsmog vermieden werden. Die integrierten Leuchtmittel (LED) erzeugen einen indirekten, blendfreien, subtilen Lichtteppich auf dem Gehweg. Hierdurch wird das Brückendeck für Passanten sicher und gut erkennbar. Die Beleuchtung des Geh- und Radweges ist mit Beleuchtungsklasse P4 vorgeschlagen. Als Lichttemperatur werden 2700k vorgeschlagen, hierbei ist eine gute Farbwahrnehmbarkeit für Menschen bei gleichzeitigem Schutz der Insekten und Fledermäuse gegeben. Die Zuwegungen werden über einheitliche Mastleuchten beleuchtet. Auch soll der Grundsatz „so viel wie nötig, so wenig wie möglich“ gelten.

23,00 m² befahrbare in den Bodenbelag eingelassene Photovoltaik-Pflaster werden (als mittiger Streifen) im Rampenbereich vorgesehen. Zur weiteren Energieerzeugung sind PV Module auf der Bahnhofseitigen Rampe mit südwestlicher Ausrichtung vorgesehen. Ziel ist es, die Energiemenge, die zum Betrieb der Beleuchtung der Brücke notwendig ist über das Jahr hinweg selber zu generieren.

Bepflanzung

In den entstehenden Seitenbereichen der Rampen werden Baumpflanzungen vorgesehen. Die Anzahl und Art können erst im Zuge der Genehmigungsplanung und der Ausführungsplanung konkretisiert werden.

Darstellung der Berücksichtigung von Klimaschutzbefangen:

Bei der Vorplanung „RadBrückenSchlag“ wurden die Klimaschutzbefangen bereits berücksichtigt.

Realisierungszeitraum

Der Baubeginn ist im I. Quartal 2026 vorgesehen. Die Bauzeit wird voraussichtlich 24 Monate betragen.

Kosten

| | |
|-------------------------------------|------------------------------|
| Baukosten | ca. 11.500.000,00 EUR |
| <u>Planungskosten / Nebenkosten</u> | ca. 962.000,00 EUR |
| <u>Gesamtkosten</u> | ca. 12.462.000,00 EUR |

Finanzierung

Die Finanzierung der Baumaßnahme erfolgt aus Fördermitteln vom Bundesamt für Logistik und Mobilität ca. 9.969.000,00 EUR, des Landkreises Barnim ca. 963.000,00 EUR und aus städtischen Mitteln ca. 1.530.000,00 EUR unter der Maßnahmennummer 61060009. Der Hauptausschuss hat durch Beschluss Nummer H 25/2/24 der Planung bereits zugestimmt.

2. Vergabeverfahren

Der Auftragswert für den Bau des Radbrückenschlages liegt über dem Schwellenwert. Aus diesem Grund müssen die Ausschreibungen EU-weit ausgeschrieben werden. Bei einer vergeblichen offenen Ausschreibung kann gemäß den gesetzlichen Bestimmungen auf eine andere Verfahrensart zurückgegriffen werden.

Der Wert des zu vergebenen Auftrages (brutto) beträgt ca. 11.500.000,00 EUR.

Die Baufirmen werden im Rahmen der öffentlichen Ausschreibung aufgefordert, ihre **Fachkunde** (Eintragung Berufsregister, Berufsgenossenschaft, umfassende, den Stand der Technik entsprechende Kenntnisse, Erfahrungen und Fertigkeiten, entsprechend ausgebildetes Personal, vergleichbare Leistungen), **Leistungsfähigkeit** (wirtschaftlich und finanzielle sowie technisch Mittel, unternehmerischer Gesamtumsatz, Anzahl der Arbeitskräfte, technische Ausrüstung) und **Zuverlässigkeit** (Zahlung von Steuern und Abgaben, Sozialversicherungsbeiträge, Auskunft über mögliche Verfahren, keine Verfehlungen, Einhaltung Mindestlohn, keine Insolvenzverfahren) nachzuweisen. Anhand der vorgelegten Unterlagen wird die Eignung der Firmen geprüft.

Als Wertungskriterium soll nach der Eignungsprüfung der Preis mit 100 % herangezogen werden. Damit erhält der Bieter mit dem günstigsten Angebotspreis den Auftrag.

Es besteht die Möglichkeit, die ausführlichen Vergabeunterlagen in den Diensträumen der Stadt Eberswalde, Tiefbauamt, Breite Straße 40 in 16225 Eberswalde einzusehen.