

Beschlussvorlage

- öffentlich -

Drucksache Nr. 019/FB4/2026/2



Beratungsfolge	Termin	Behandlung
Stadtrat der Großen Kreisstadt Eilenburg	05.10.2026	öffentlich

Einreicher:	Oberbürgermeister, Herr Scheler
Betreff:	Ersatzneubau Röhrenbrücke über den Mühlgraben - aktualisierter Baubeschluss

Beschlussvorschlag:

Der Stadtrat beschließt, dass im Zuge der Maßnahme „Ersatzneubau Röhrenbrücke mit Freianlagen“ eine ungedeckte Trogbrücke als Holz-Stahl-Konstruktion (Anlage 1) errichtet werden soll.

Scheler
Oberbürgermeister

Problembeschreibung/Begründung:

Die vorhandene Röhrenbrücke in Eilenburg ist eine Brücke über den Mühlgraben, die für die Fuß- und Radwegnutzung errichtet wurde und die Verbindung zwischen der Mühlstraße und der Mühlwiese darstellt. Dies ist eine kurze Verbindung zwischen dem Stadion und den Kleingartenanlagen und dem Zentrum der Stadt Eilenburg. Die östlich und westlich angrenzenden Grün- und Freiflächen stehen in unmittelbarem Zusammenhang mit dieser Wegeverbindung. Der Ersatzneubau der Röhrenbrücke wirkt sich unmittelbar auf den angrenzenden Bereich zwischen Mühlstraße im Westen und Mühlwiese im Osten aus. Da aufgrund der Änderung der Höhenverhältnisse im Brücken- und Wegebau stark in diese Freiflächen eingegriffen werden muss, wird von der Stadtverwaltung Eilenburg eine Gesamtgestaltung des Bereiches mit einer Verbesserung der Aufenthaltsqualität und die Schaffung von Erlebniszonen favorisiert. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Freianlage westlich der Brücke bis zur Mühlstraße durch die Hochwassermauer und die Höhenlage vor Überschwemmungen bis zum HQ100 gut geschützt sind, aber der Bereich der Mühlinsel im östlichen Anschlussbereich der Brücke bei extremem Hochwasser auch weiterhin überschwemmt wird.

Die Röhrenbrücke befindet sich in schlechtem baulichem Zustand. Durch die beiden extremen Hochwasserereignisse 2002 und 2013 wurden die Brückenkonstruktion und das Umfeld stark beeinträchtigt. Auf der östlichen Seite des Mühlgrabens wurde nach 2002 eine Hochwasserschutzmauer errichtet und nach dem Hochwasser 2013 zusätzlich erhöht. Dadurch wird im Hochwasserfall der Druck auf das Brückenbauwerk erhöht. Weiterhin stellt die Brücke ein Abflusshindernis für mögliches Treibgut dar.

Auf der Westseite der Brücke schließt sich bis zur Mühlstraße eine gestaltete Grünanlage mit einem Verbindungsweg (Fuß-, Radweg) Bank und Abfallkorb, Rasenflächen, Bäumen und Sträuchern an. Die Grünfläche ist geprägt durch die Skulptur „Mädchen mit Kugel“ und eine alte Hainbuche, ferner durch das mit Graffiti gestaltete Trafohaus. Gegenwärtig hat die Grünfläche eine geringe Aufenthaltsqualität. Die Ostseite der Brücke führt auf die Mühlinsel. Die ehemalige Mühlwiese ist jetzt durch Altbaumbestand und Baum- und Strauchaufwuchs geprägt. Der Fuß-/Rad-Weg schließt nach ca. 35 m an den Wendehammer der Straße „Mühlwiese“ an. Diese Grünfläche bietet gegenwärtig keine Aufenthaltsmöglichkeiten.

Folgende Maßnahmen sollen im Rahmen des Projektes umgesetzt werden:

Ersatzneubau Röhrenbrücke

- Abbruch der vorhandenen Brücke
- Neubau der Brücke als Holzfachwerkbrücke mit Überdachung

Wege- und Landschaftsbau / Freianlagengestaltung

- Herstellung eines Wededamms/Rampe zur barrierefreien Anbindung der Brücke
- Geländemodellierung zur Gliederung der Freifläche westlich des Mühlgrabens
- Wegebau (östlich Mühlgraben) mit Anbindung an Mühlinsel
- Wegebau Fuß- und Radweg (westlich Mühlgraben) mit Anbindung an Mühlweg
- Artenschutzmaßnahmen

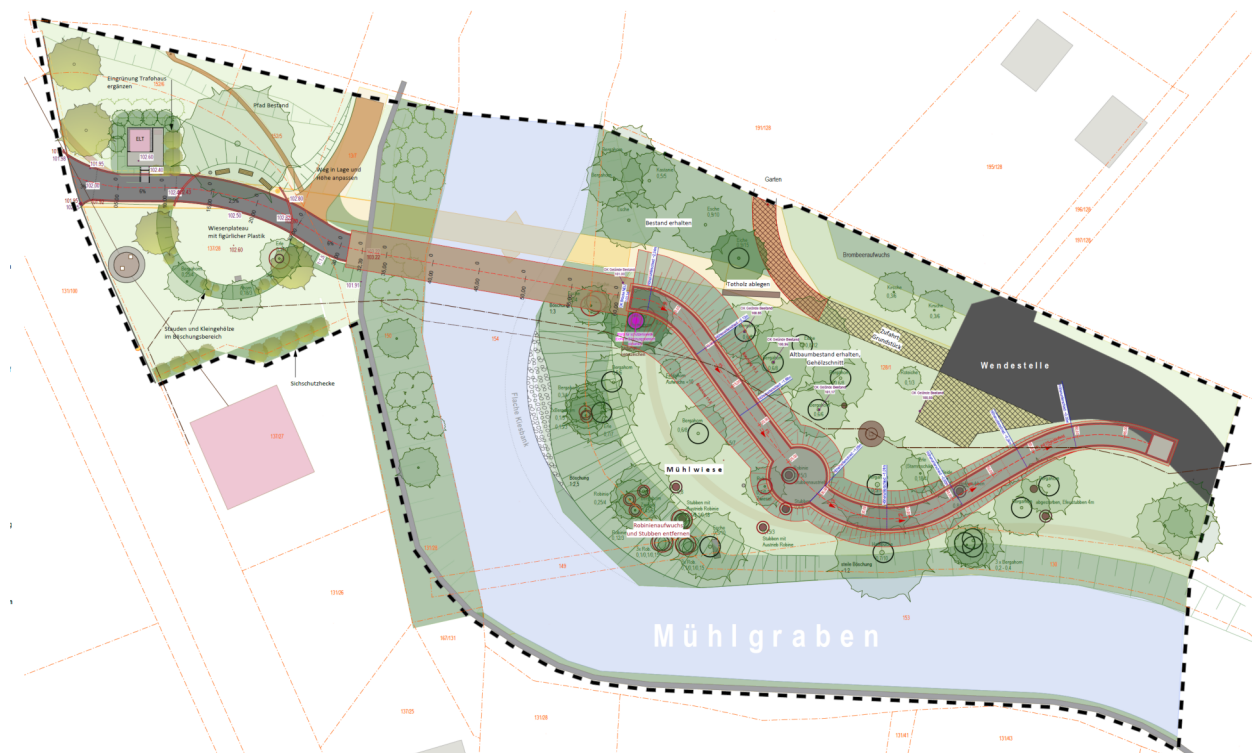


Abb. 1: Entwurfsplanung Büro Giersdorff Architekten 2026

Für die Maßnahme „Ersatzneubau Röhrenbrücke mit Freianlagen“ liegt bereits eine Entwurfsplanung aus dem Jahr 2015 vom Büro Staupendahl & Partner vor, der jedoch nach neuestem Stand der Technik vom Büro Miebach nicht für die Umsetzung empfohlen wird.

Vorteile (+) und Nachteile (-) der Konstruktionsvarianten:

Gedekte Fachwerkbrücke	Trogbrücke	Blockträgerbrücke
+ geringer Konstruktionsaufbau - hohe Fertigungskosten - erhöhter Aufwand für Holzschutzmaßnahmen - Vorfertigung eingeschränkt (Transportgröße)	+ einfaches, geschütztes Tragwerk + geringe Wartungskosten + geringer Konstruktionsaufbau + mittlere Transportabmessungen - Innenseitige Verschalung notwendig	+ einfaches, geschütztes Tragwerk + geringe Wartungskosten + Ausführung ohne Verschalungen möglich + kompakte Transportabmessungen - höherer Konstruktionsaufbau

Durch die mit der Umsetzung eines konstruktiven Holzschutzes verbundenen Mehrkosten ergibt durch die Umsetzung eines alternativen Tragsystems die Möglichkeit einer Optimierung.

Als günstige Alternativen zu einer gedeckten Brücke eignen sich einfache Deckbrücke oder Trogbrücken. Deckbrücken mit einem wasserführenden Belag zeichnen sich durch eine besonders gute Wirtschaftlichkeit aus. Durch das unterhalb des Belages liegende Tragwerk ergibt sich allerdings die Problematik eines höheren Aufbaus, der im Konflikt mit der Anforderung an das einzuhaltende Freibord steht. Mit einer Trogkonstruktion, bei der das Tragwerk seitlich der Fahrbahn in der Geländeebene liegt ergibt sich ein sehr geringer Konstruktionsaufbau unterhalb des Belages und es ergibt sich voraussichtlich kein Einfluss auf den einzuhaltenden Freibord.

Bei beiden Varianten ist davon auszugehen, dass die Baukosten geringer ausfallen, da keine Dachkonstruktion erforderlich ist. Die Konstruktion als Trogbrücke ist statisch sehr

effizient und kostengünstig, gleichzeitig bietet das seitlich angeordnete Tragwerk einen möglichst hohen Durchflussquerschnitt. Daher wird die Umsetzung als Trogbrücke empfohlen.



Abb. 2 Bestand mit Mittelpfeiler



Abb. 3 Ersatzneubau als Trogbrücke (Beispiel)

finanzielle Auswirkungen

ja ☒

nein ☐

Die Gesamtausgaben nach der Kostenzusammenstellung betragen insgesamt 1.263.459,14 Mio. € (Bezug: Antragssumme SAB). Davon entfallen ca. 425.800,00 € auf die Freianlagen, rund 647.100,00 € auf das Brückenbauwerk und 190.500 € auf die

Planungskosten. Die Maßnahme wird mit einem Anteil von 75 % aus dem Programm EFRE-NISE bezuschusst.

Im Haushalt 2026 sind im Produkt 54100300, Sachkonto 096030 Ausgaben, inklusive Ermächtigungsübertragungen aus den Vorjahren, in Höhe von 1.263.459,14 Mio. € eingestellt.

Die tatsächliche bauliche Umsetzung der Maßnahme erfolgt voraussichtlich zum Ende des 4. Quartals im Jahr 2026 und wird 2027 fortgeführt. Die Mittel für die Gesamtmaßnahme werden auch im Jahr 2027 benötigt.

*Die jährlichen **Folgekosten zum Erhalt von Brückenbauwerken** sind mit ca. 1,67 % der Herstellungskosten (Gesamtkosten 775.100,00 € brutto, gerundet einschließlich Planungsleistungen) für Abschreibungen und mindestens 1 % der reinen Baukosten (647.100,00 €, gerundet ohne Planungsleistungen) für Unterhaltungsaufwendungen in Höhe von rund $\geq 6.471,00$ € anzusetzen.*

Gremium	Abstimmungsergebnis
Stadtrat der Großen Kreisstadt Eilenburg	