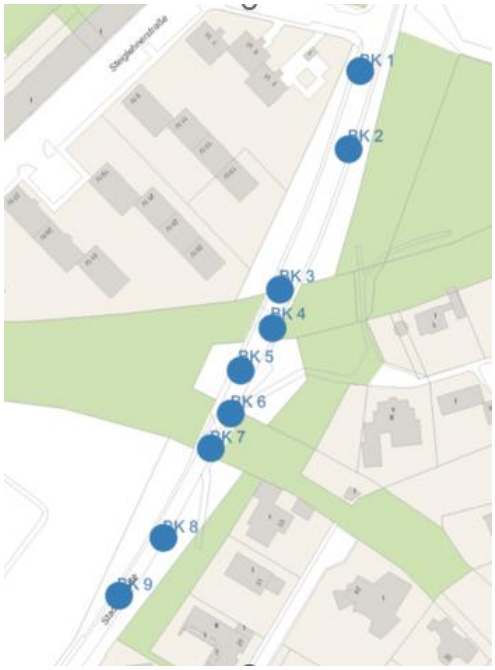
Rückbau der Brücken-BW 1.076 sowie 1.188 in der Stadenstraße
hier: Entscheidungsvorlage für die Festlegung der weiteren Planungsvariante

Ergänzende Informationen

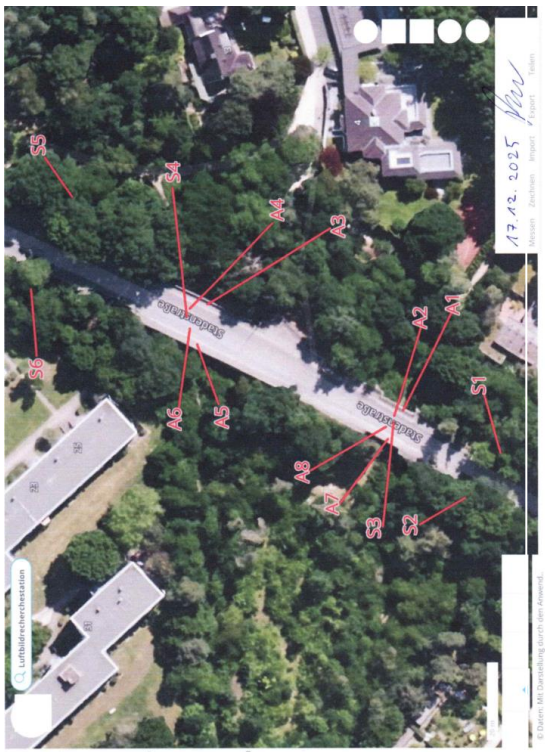
1. Untersuchungswerte vorhandenes Dammmaterial

Wie bei einer solchen Maßnahme üblich, wurden im Rahmen der Vorentwurfsplanungen auch Untersuchungen zur geotechnischen Klassifizierung und auch im Hinblick auf Abfallanalytik durchgeführt. Dafür wurden im September 2025 Bohrkerne im Maßnahmenbereich gezogen. Die Bohrkerne wurden hauptsächlich im Bereich des Straßenkörpers gezogen. Gebohrt wurde bis in Tiefen von 5-10 m unterhalb der Schwarzdecke (siehe nachfolgende Abbildung).



Ergebnisse Probenreihe 1 vom Sept´25:
2 Bohrkerne wiesen im Asphaltkern stark erhöhte PAK-Werte auf; zudem wurde bei mehreren Asphaltkernen erhöhter PAK-Gehalt in der Asphaltdecke festgestellt.

Methodik/Deutung und Folgen:
Gemäß den Vorgaben der Ersatzbaustoffverordnung (EBV) wurden Mischproben gebildet. Da 2 von 3 Mischproben der Klasse 3 eingestuft werden mussten, wurde vom Planer zunächst als Worst-Case-Szenario das gesamte Dammvolumen (23.000 m³) als gefährlicher Abfall mit Kosten von ca. 2,5 Mio. € bewertet.



Aufgrund gemachter Baustellenerfahrungen vergangener Maßnahmen wurde vermutet, dass die Belastungen primär aus dem Asphaltaufbruch und aus Austragungen aus der Asphaltdecke stammen und nicht den gesamten Dammkörper betreffen. Zur Verifizierung wurden gezielte Baggerschürfe und Kernbohrungen im Dammbereich außerhalb der Fahrbahn durchgeführt (siehe nebenstehende Abbildung der untersuchten Örtlichkeiten).

Ergebnisse Probenreihe 2 Nachbeprobung vom Dez.´25:
Die Vermutung bestätigte sich. Das Material im Dammkörper abseits der Fahrbahn ist deutlich unbedenklicher. Die PAK-Kontamination ist lokal auf die Asphaltschichten und den unmittelbaren Unterbau begrenzt. Die Entsorgungsaufendungen wurden auf dieser Grundlage deutlich ca 1,1 Mio € nach unten korrigert.

Soweit Bodenmaterial zum Zeitpunkt des Ausbaus und der dann erfolgten Deklaration wiederverwendbar ist, werden für den Zeitpunkt des Ausbaus Einsatzmöglichkeiten bei anderen Maßnahmen geprüft.

Der Kostenansatz von 1,1 Mio. EUR wurde entsprechend beim Varaintenvergleich bei der Kostenermittlung für Variante 1 berücksichtigt.
Ebenso sind Belastungswerte für für die Varienten 2 und 3 in die Kostenbetrachtung mit eingeflossen. Auch bei den Varianten 2 und 3 werden die obersten Schichten (Straßenkörper incl. oberste Dammlagen) beim Rückbau der Brücken abgetragen. Hierfür wurden Entsorgungsaufwendungen von 375.000 EUR mit angesetzt.

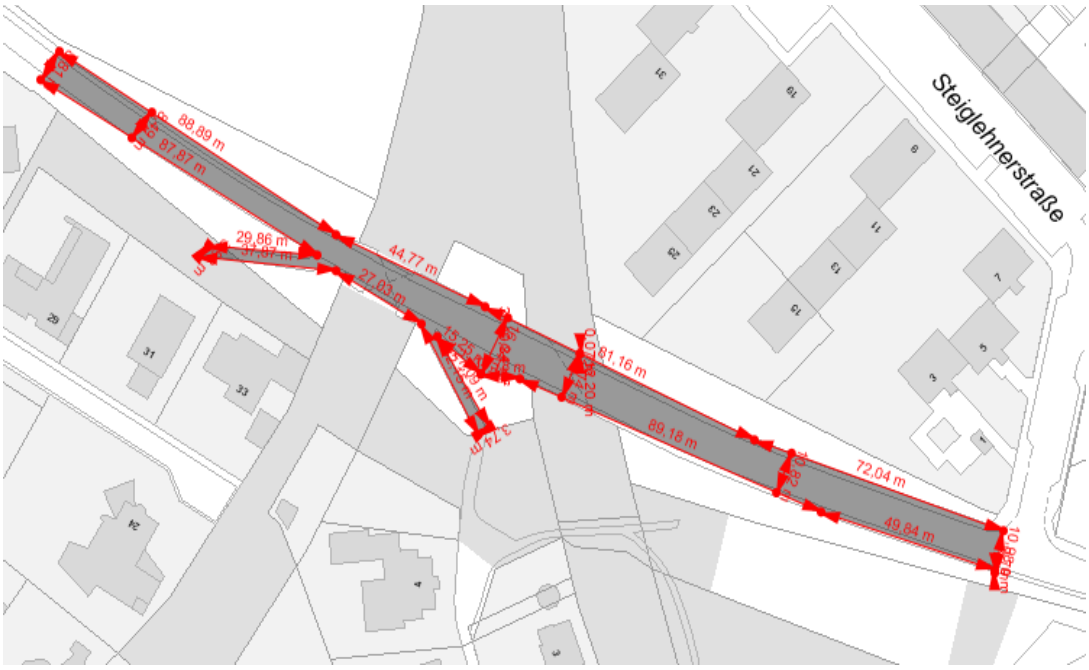
2. Flächenbilanz und Entsiegelungen

Die Stadenstraße ist derzeit mit rd. 5.500 Fahrzeugen belastet. Für die Stadenstraße wurde eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h festgelegt. Diese soll auch künftig nach dem Brückenabriss beibehalten werden. Aufgrund der Verkehrsbelastung, der zulässigen Geschwindigkeiten und der Anforderungen an den Fußgänger- und Radverkehr soll für künftige Verkehrsflächen folgende Straßenquerschnittaufteilung berücksichtigt werden:

Fahrbahnbreite 6,50 m
Einseitiger Gehweg mit 3,00 m Breite für den für den höheren schutzbedürftigen Anteil an Radverkehr das Befahren des Gehweges möglich sein soll. Der nicht schutzbedürftige Radverkehr soll normal auf der Fahrbahn „mitrollen“.

Nachdem die derzeit befestigten Flächen auf den Brücken und Zufahrtsrampen sehr breit und üppig sind, ergeben sich im Vergleich zum IST-Zustand für die Variantenlösungen folgende Entsiegelungspotentiale:

- Versiegelung im Bestand (Stadenstraße inkl. Rampen): ca. 3.400 m²



Variante 1:
- Versiegelung Neuplanung (Fahrbahn 6,50 m / Geh-Radwegweg 3,0 m): ca. 3.000 m²
- Ökologischer Vorteil: Netto-Entsiegelung von 400 m² (ca. 12 % Reduktion).

Variante 2:
- Versiegelung Neuplanung (Fahrbahn / Gehweg / Auffahrtsrampen Freiraum): ca. 3.500 m²
- Ökologischer Nachteil: Netto-Versiegelung von 100 m²

Variante 3:
- Versiegelung Neuplanung (Fahrbahn / Gehweg / Durchlass Freiraum): ca. 3.100 m²
- Ökologischer Vorteil: Netto-Entsiegelung von 300 m² (ca. 9 % Reduktion).