



Beschlussvorlage	Vorlage-Nr:	005/0042/2026
	Erstelldatum:	öffentlich
	Aktenzeichen:	16.06.2026
Ersatzneubau der Ziegeltorbrücke Festlegung der Variante für die weitere Planung und Ausführung		
Referat für Stadtentwicklung und Bauen Verfasser: Setzer, Josef		
Beratungsfolge	15.07.2026	Bauausschuss

Beschlussvorschlag:

Dem Vorschlag für die Ausführung des Ersatzneubaus mit 2 Brückenbauwerken am Ziegeltor entsprechend der Variante 2 und der Anpassung der Verkehrsführung wird zugestimmt.

Sachstandsbericht:

a) Beschreibung der Maßnahme mit Art der Ausführung

Der Entscheidungsprozess für eine Version der neuen Brücke zieht sich bereits über mehrere Etappen. Es wurden dabei bisher verschiedene Varianten mit einer, 2 und 3 Brücken, sowie die dadurch erforderlichen Anpassungen der Verkehrsbeziehungen gegenübergestellt.

Von den bisher vorgestellten Lösungen wurden folgende 2 Varianten für eine abschließende Entscheidung ausgewählt:

Variante 1:

Die Variante 1 mit einer Brücke entsprechend dem Bestand, jedoch mit dem nach heutigem Standard erforderlichen Breiten

Variante 2:

Es werden 2 getrennte Brücken für den motorisierten Verkehr stadtauswärts durch das Ziegeltor und den nicht motorisierten Verkehr am westlichen Durchgang gebaut.

Die Gestaltung des Ziegeltorplatzes ist für beide Varianten fast identisch und damit als kosten-neutral zu werten.

Für die Planung der Brücke(n) sind an dieser Stelle verschiedene Belange zu berücksichtigen:

- Die Vorgaben des Denkmalschutzes sind zu beachten.
- Die Buswendeschleife für den Schienenersatzverkehr auf dem Ziegeltorplatz ist zu erhalten.
- Die Anzahl der Parkplätze am Ziegeltorplatz sollen ebenfalls möglichst beibehalten werden.

Aus den Ergebnissen der Abstimmungen mit den verschiedenen Fachstellen fließen folgende Punkte in die weiteren Planungen ein:

- Der Mittelpfeiler könnte entfallen, da dieser nicht denkmal-mitprägend ist.
- Das nördliche Brückenwiderlager wird neu gebaut und das Höhenniveau auf der Nordseite wird gegenüber dem Bestand abgesenkt. Dadurch ergibt sich auf der Brücke ein geringeres Längsgefälle.
- Der Lasteintrag von der Brücke auf das Ziegeltor soll nicht erhöht werden.
- Die Hauptbrücke wird für Fahrzeuge bis 30 t ausgelegt.

Im Bestand haben die beiden Fußgängerdurchgänge seitlich am Ziegeltor eine Breite von jeweils ca. 1,50 m.

Die Durchfahrt hat am Ein- und Ausfahrtstorbogen des Ziegeltors eine Breite von ca. 3,5 m. Im Ziegeltor weitet sich der Durchgang in 2 Stufen bis auf rd. 4,6 m auf. Wegen des Knicks in der Linienführung sind die Sichtverhältnisse durch den mittleren Torbogen eingeschränkt.

Variante 1:

Bei der Variante 1 ist nur eine Brücke mit Anbindung der beiden seitlichen Durchgänge geplant, prinzipiell so wie sie im Bestand vorhanden ist. Die Seitenbereiche werden entsprechend den heutigen Anforderungen für den nicht motorisierten Verkehr auf der Ostseite mit einer Breite von 1,80 m für Fußgänger und auf der Westseite mit 3,00 m mit für Fußgänger und Fahrradfahrende ausgelegt. Die beiden Durchgänge in der Stadtmauer bleiben aber mit einer Breite von ca. 1,5 m erhalten.

Stadtauswärts können Fahrradfahrende gemeinsam mit dem motorisierten Verkehr die Fahrbahn durch das Ziegeltor nutzen.

Vor- und Nachteile von Variante 1:

- + es ist nur ein Brückenbauwerk zu bauen und zu unterhalten.
- + durch die Verbreiterung der Seitenbereiche einschließlich der erforderlichen Verziehung der Wege um das Ziegeltor verbessert sich die Begehrbarkeit für die nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer.
- + die neuen Wegeverbindungen werden barrierefrei hergestellt. Derzeit ist am westlichen Durchgang noch eine Treppenstufe vorhanden, welche mit dem Neubau entfallen wird.
- die Brücke wird wegen der zusätzlichen Flächen für Fußgänger und Radfahrer vor allem am Ziegeltor schwerer als im Bestand. Um auf das Ziegeltor keine zusätzlichen Lasten einzuleiten, wird für diese Variante auch weiterhin eine Mittelstütze erforderlich sein.
- durch die breite und zusammenhängende Verkehrsfläche ist das Ziegeltor nicht mehr als Turmbauwerk erkennbar, welches im Stadtgabeln gründet. Es wirkt, als würde das Ziegeltor auf der Verkehrsfläche stehen. Der Charakter des Tors mit vorgelagerter Brücke wäre damit nicht mehr erkennbar.

Variante 2

In dieser Variante werden 2 getrennte Brückenbauwerke erstellt.

Ein ca. 4,5 m breites Bauwerk für die Hauptdurchfahrt und ein ca. 3,0 m breites Bauwerk für den nicht motorisierten Verkehr mit Anbindung zum westlichen Durchgang.

Der östliche Durchgang wird nicht mehr angebunden.

Für eine Verbreiterung des westlichen Durchgangs am Ziegeltor von 1,50 m auf ca. 2,50 m gibt es von Seiten des Denkmalschutzes derzeit keine Zustimmung. Damit bleibt der Durchgang durch die Stadtmauer eine Engstelle mit einer Durchgangsbreite von 1,50 m. Diese Breite ist für die sichere Durchfahrt für Fahrradfahrende auch wegen der fehlenden

Sichtbeziehungen nicht geeignet.

Deshalb soll der Steg wie auch bei Variante 1 nur als Fußgängerbrücke ausgewiesen werden. Die Verkehrsführung im Umfeld des Ziegeltors bleibt wie im heutigen Ist-Zustand erhalten.

Variante 2 bietet folgenden Vor- und Nachteile:

- + der zusätzliche Steg einschließlich des Durchgangs wird barrierefrei hergestellt.
- + die getrennten Bauwerke können ausgelegt auf die jeweilige Nutzung gestaltet und gebaut werden.
- + da die Hauptbrücke leichter wird, kann die Mittelstütze entfallen ohne den Ziegeltorturm zusätzlich gegenüber dem Ist-Zustand zu belasten.
- + durch die Trennung der Bauwerke kann der westliche Steg von der Linienführung und dem Gefälle optimiert auf die örtlichen Verhältnisse geplant und gebaut werden.
- + durch die Trennung der Bauwerke wird der Charakter des Tors mit vorgelagerter Brücke wieder sichtbar.
- + wegen der geringeren Brückenfläche und der statisch einfacheren Konstruktion der beiden getrennten Bauwerke sind bei vergleichbaren Ausbaustandard keine Mehrkosten beim Bau und Unterhalt gegenüber der Lösung mit einer Brücke zu erwarten.

Mögliche Verkehrsführung für den motorisierten und nicht motorisierten Verkehr

Es gelten für alle Optionen folgende Ausgangsbedingungen:

- der motorisierte Verkehr kann weiterhin durch das Ziegeltor aus der Altstadt fahren
- die stadtauswärtsfahrenden Radfahrenden nutzen ebenfalls die Fahrbahn
- Fußgänger werden immer getrennt vom motorisierten Verkehr durch den seitlichen Durchgang geführt

Es fehlt damit nur noch eine geeignete Lösung für den stadteinwärts fahrenden Radfahrenden. Für die beiden Brückenvarianten stehen dafür folgende Optionen zur Diskussion:

a) Stadteinwärts fahrende Radfahrende fahren durch den Torbogen

Der Abschnitt vor dem Ziegeltor in der Altstadt bis zum Ende der Brücke wird als verkehrsberuhigter Bereich eingerichtet.

Diese Verkehrsführung wird wegen der eingeschränkten Sichtbeziehung nicht empfohlen.

b) Stadteinwärtsfahrende Radfahrende erhalten eine Ampel mit Anforderung

Die Aufstellfläche für die Radfahrer liegt vor der Brücke. Es sind deshalb keine Änderung an der Brückenkonstruktion erforderlich. Mit der Ampellösung kann eine gesicherte Durchfahrt durch den Torbogen in beide Fahrtrichtungen gewährleistet werden. Für die Verbindung der Ampeln werde im Zuge der Baumaßnahme Leerrohre verlegt. Damit wäre eine nachträgliche Nachrüstung einer Ampelanlage ohne größeren zusätzlichen Aufwand möglich.

c) Nutzung des westlichen Durchgangs für Radfahrende

Bei Nutzung des westlichen Durchgangs für die Radfahrer müssten diese vor dem Durchgang absteigen, da die Durchfahrtsbreite und die Sichtbeziehungen derzeit nicht gegeben sind. Der Durchgang wird im Zuge des Ersatzneubaus höhengleich ohne Stufe hergestellt. Sollte zu einem späteren Zeitpunkt eine Erweiterung dieses Durchgangs möglich sein, kann in der Fronfestgasse eine entsprechende Verkehrssicherung mit Geländer oder dgl. nachgerüstet werden.

Eine Aufweitung ist aus statischer Sicht nur am westlichen Durchgang möglich.

Die vorgestellten Möglichkeiten bieten unabhängig von der gewählten Brückenvariante den Vorteil, dass eine endgültige Entscheidung jetzt noch nicht getroffen werden muss. Auch nach Fertigstellung der Bauwerke ist eine Anpassung der Verkehrsführung der Radfahrenden möglich. Voraussetzung ist das Mitverlegen eines Leerrohres für die spätere Anbindung der Ampeln und eine ausreichende Höhe des Brückengeländers bzw. die optionale Möglichkeit zur Geländererhöhung muss gegeben sein.

Zusammenfassung:

Während sich die beiden Varianten bei den Anforderungen und der Gestaltung der verkehrlichen Anbindung kaum unterscheiden, beeinflussen diese aber die Ansicht und die räumliche Wirkung des Ziegeltors in einem erheblichen Maße. Die Zwei-Brücken-Lösung bringt das Ziegeltor wieder mehr in seiner ursprünglichen Form als Turmbauwerk zur Geltung.

Darüber hinaus bietet die Zwei-Brücken-Lösung zusätzliche Freiheitsgrade in der Gestaltung bei in etwa gleichen Kosten für den Bau und im Unterhalt.

Die verschiedenen Möglichkeiten für die Führung der Radfahrenden ist bei beiden Varianten gegeben. Sie können auch später an sich veränderte Randbedingungen angepasst werden.

b) Begründung der Notwendigkeit der Maßnahme

Die Ziegeltorbrücke, so wie wir sie heute kennen, wurde 1921 als 2-feldriges Brückenbauwerk hergestellt. Sie weist eine Gesamtlänge von rd. 17,0 m bei einer Breite von 7,75 m auf. In den uns vorliegenden Unterlagen ist eine Erneuerung des Überbaus im Jahr 1974 dokumentiert.

Am Brückenbauwerk sind inzwischen erhebliche Mängel im Bereich der Gehwegkappen und der Abdichtung vorhanden. Das eindringende Wasser hat Folgeschäden an den Widerlagerwänden und der Tragkonstruktion verursacht. Eine sofortige Sanierung der Brücke ist dringend erforderlich, sie ist aber wegen der gravierenden Mängel (Schäden am Beton und der Natursteinverkleidung) und der baulichen Defizite bei der Bauwerksabdichtung und am Brückengeländer als nicht mehr wirtschaftlich zu bewerten.

c) Begründung der Notwendigkeit der Behandlung im nicht öffentlichen Teil

d) Ablauf- bzw. Bauzeiten- und Mittelabflussplan

Mit der Entscheidung über die zur Ausführung kommenden Variante kann die Planung bis zur Ausschreibungsreife weitergeführt werden.

Folgender Zeitplan kann dabei für den weiteren Ablauf zu Grunde gelegt werden:

- Entscheidung zur Brückenvariante bis spätestens Mitte 2026
- Planung bis LPH 5 mit Einreichung des Fördermittelantrags bis Ende 2027
- Ausschreibung Dezember 2027
- Baubeginn Frühjahr 2028
- Bauende Ende Oktober 2028

Personelle Auswirkungen:

Nach der Fertigstellung hat der Neubau der Brücke(n) keine personellen Auswirkungen, da es sich um den Ersatz für ein bestehendes Bauwerk handelt.

Finanzielle Auswirkungen:

a) Finanzierungsplan

Der Ersatzneubau wäre derzeit unter bestimmten Voraussetzungen förderfähig.

b) Haushaltsmittel

Die jeweiligen Baukosten der beiden Varianten können zu diesem Zeitpunkt nur grob anhand der bekannten Randbedingungen jedoch noch ohne Planungsgrundlage abgeschätzt werden. Die Baukosten für den Ersatzneubau der Brücke nach Variante 1 mit einem Brückenbauwerk belaufen sich auf ca. 1,73 Mio. €.

Für die Variante 2 mit den 2 Brückenbauwerken werden insgesamt 1,52 Mio. € angesetzt.

Die Variante 2 stellt dabei die statisch und konstruktiv einfachere Lösung dar. Durch die auf die jeweiligen Nutzungsgruppen angepasste Brückenkonstruktion können die beiden Bauwerke schlanker gestaltet und durch die Trennung der Bauwerke besser und eleganter an die vorhandene Bausubstanz angebunden werden.

Die erforderlichen Haushaltsmittel werden mit der Fortschreibung der Planung beantragt.

c) Folgekosten nach Fertigstellung Maßnahme (davon an zusätzlichen Haushaltsmitteln erforderlich)

Da es sich um einen Ersatzneubau handelt, sind derzeit bereits für das Bestandsbauwerk Unterhaltskosten zu berücksichtigen.

d) Umsatzsteuerrechtliche Auswirkungen

Alternativen:

Siehe Variante 1

Dr. Markus Kühne, Baureferent

Anlagen:

- Anlage 1: Lageplan Variante 1, eine Brücke
- Anlage 2: Lageplan Variante 2, zwei Brückenbauwerke

