

Beschlussvorlage

 zur Behandlung in **öffentlicher Sitzung**
Betreff
**Teilergebnisplan 1201 - Verkehrsflächen und -anlagen ÖPNV
 Instandsetzungsplanung für die Mülheimer Brücke**
Beschlussorgan

Rat

Beratungsfolge	Abstimmungsergebnis						
	Datum/ Top	zugestimmt Änderungen s. Anlage Nr.	abge- lehnt	zu- rück- ge- stellt	verwiesen in	ein- stim- mig	mehr- heitlich gegen
Verkehrsausschuss	16.06.2009	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	
Finanzausschuss	29.06.2009	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	
Rat	30.06.2009	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	

Beschlussvorschlag einschl. Deckungsvorschlag, Alternative

Der Rat erkennt den Bedarf zur Instandsetzung der „Mülheimer Brücke“ an und beauftragt die Verwaltung mit der Planung der Instandsetzung der Mülheimer Brücke einschließlich der Vorlandbrücken und der Vorbereitung der Ausschreibung. Der Rat beauftragt die Verwaltung mit der Durchführung des erforderlichen VOF-Verfahrens zur Vergabe der Planungsleistungen an ein externes Ingenieurbüro. Die Realisierung der Planung erfolgt nach Maßgabe des jeweiligen Haushaltsplanes.

Haushaltsmäßige Auswirkungen

<input type="checkbox"/> Nein	<input checked="" type="checkbox"/> ja, Kosten der Maßnahme 3.500.000,00 €	Zuschussfähige Maßnahme ggf. Höhe des Zuschusses Bei Förderfähigkeit 2% der zuwendungs- fähigen Baukosten	<input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ja	Jährliche Folgekosten a) Personalkosten	b) Sachkosten
		%	€	€	€
Jährliche Folgeeinnahmen (Art, Euro)			Einsparungen (Euro)		

Problemstellung des Beschlussvorschlages, Begründung, ggf. Auswirkungen

Die Stadt ist als Baulastträger der „Mülheimer Brücke“ verpflichtet, das Bauwerk nach den anerkannten Regeln der Technik instand zu halten. Die vorgeschriebenen Bauwerksprüfungen nach DIN 1076 wurden im Jahr 2005 und 2008 durchgeführt. Die Prüfberichte offenbaren einen umfangreichen Instandsetzungsbedarf an allen Teilbauwerken der Brücke. Der Verkehrsausschuss wurde in einer Mitteilung vom 14.12.2006 über die Ergebnisse der Hauptprüfung 2005 in Kenntnis gesetzt. Der Instandsetzungsbedarf wurde in einem Gesamtkonzept durch die Bauwerksprüfer zusammengefasst. Im Anschluss an die Hauptprüfung 2005 wurden zahlreiche vertiefende Untersuchungen durchgeführt, um den erforderlichen Sanierungsumfang genauer zu erfassen. Die Untersuchungen an den Teilbauwerken sind abgeschlossen, so dass jetzt mit der Instandsetzungsplanung begonnen werden soll. Diese soll gemäß HOAI, Teil VII (Leistungen an Ingenieurbauwerken und Verkehrsanlagen) die Leistungsphasen 1-6 in den Bereichen Objekt- und Tragwerksplanung umfassen.

Bauwerk:

Die „Mülheimer Brücke“ besteht aus vier Teilbauwerken, die sich in Bezug auf die Konstruktion, das Baumaterial und den Schadensumfang stark unterscheiden. Die Sanierungsbereiche werden aus diesem Grund in vier Gruppen unterteilt, die den Teilbauwerken entsprechen:

Sanierungsbereich 1: Teilerneuerung der Deichbrücke (BW 69-3100)

Aufgrund der großen Schadensausbreitung an der Deichbrücke wurden im Rahmen eines Gutachtens drei Sanierungsvarianten untersucht. Bei diesen Varianten handelt es sich um eine umfangreiche Gesamtinstandsetzung, eine Teilerneuerung und einen vollständigen Neubau. Die Varianten wurden mit Hilfe einer Wirtschaftlichkeitsberechnung miteinander verglichen.

Die Vorzugsvariante in technischer und wirtschaftlicher Sicht ist die Teilerneuerung der Brücke, die im Jahr 1929 erbaut und nach dem Krieg saniert wurde. Es ist vorgesehen, den vorhandenen Brückenüberbau abzurechen und vollständig neu zu errichten. Die vorhandenen Brückenpfeiler und Fundamente sollen erhalten werden und für die Aufnahme des neuen Überbaus ertüchtigt werden. Trotz des hohen Alters der Unterbauten von ca. 80 Jahren wurde eine gute Betonqualität nachgewiesen, so dass der neue Brückenüberbau auf den alten Pfeilern erbaut werden kann.

Sanierungsbereich 2: Sanierung der Flutbrücke (BW 69-3101)

Gemäß dem Prüfbericht der Flutbrücke (Baujahr 1929) müssen vor allem der Gehweg einschließlich Unterkonstruktion, der Fahrbahnbelag und die Beschichtung des Stahlbleches unterhalb der KVB - Gleise instandgesetzt werden. Außerdem müssen die Korrosionsschutzbeschichtung der Unterseite des stählernen Überbaus erneuert werden.

Der linksrheinische Ankerpfeiler der „Strombrücke“ wird ebenfalls dem Bauwerk „Flutbrücke“ zugeordnet. Zur Vorbereitung einer nachhaltigen Sanierung des Ankerpfeilers wurde eine umfangreiche Betonuntersuchung durchgeführt. Die bereichsweise gute Betonqualität ermöglicht eine Instandsetzung der Oberflächen, wobei die Vorsatzschale der Außenwände in Teilbereichen entfernt werden muss.

Sanierungsbereich 3: Sanierung der Strombrücke (BW 69-3102)

Die Strombrücke wurde als erdverankerte Hängebrücke im Jahr 1951 neu errichtet. Insbesondere die Korrosionsschutzbeschichtung der Unterseite der stählernen Stahlbrücke muss gemäß dem Prüfbericht erneuert werden. Die Haupttragkabel und Hänger müssen ebenfalls eine neue Korrosionsschutzbeschichtung erhalten. Außerdem muss der Gehwegbelag, der Fahrbahnbelag und Beschichtung des Stahlbleches unterhalb der KVB - Gleise instandgesetzt werden. Des Weiteren müssen die Anschlussbereiche der Längsträger verstärkt werden.

Sanierungsbereich 4: Sanierung der rechtsrheinischen Rampe (BW 69-3103)

Im Rahmen einer Machbarkeitsstudie wurde die Vorgehensweise für die Sanierung des Rampenbauwerks untersucht. Die vorhandene Betonqualität und die Schadensausbreitung des im Jahre 1929 errichteten Bauwerks erlauben eine Sanierung der Bausubstanz. Die Oberseite des Rampenbauwerks soll dazu einschließlich der Abdichtung und der Übergänge vollständig erneuert werden, um das Bauwerk gegen eindringendes Wasser abzudichten. Die geschädigten Betonbauteile unterhalb der Fahrbahn werden im Rahmen einer umfangreichen Betoninstandsetzung saniert.

Die Planung der Instandsetzung erfordert für die jeweiligen Lose spezielle Fachkenntnisse. Aufgrund des hohen Schwierigkeitsgrades und des großen Umfanges soll die Planung an ein externes Ingenieurbüro vergeben werden. Nach Auftragsvergabe wird von einer Planungszeit von ca. zehn Monaten ausgegangen.

Die Planungskosten belaufen sich auf 3.500.000,00 Euro. Die Höhe der Kosten wurde auf Grundlage der HOAI anhand der abgeschätzten Gesamtbaukosten ermittelt. Die abgeschätzten Gesamtbaukosten haben eine Höhe von derzeit 35.100.000,00 Euro.

Aufgrund der Höhe der ermittelten Planungskosten muss der Auftrag im Rahmen eines EU-weiten VOF-Verfahrens vergeben werden.

Die Koordinierung und die Abstimmung mit den Projektbeteiligten wird von einer für die Sanierung der Rheinbrücken eingerichteten Projektgruppe des Amtes für Brücken und Stadtbahnbau übernommen werden.

Derzeit wird geprüft, ob und inwieweit eventuelle Fördermöglichkeiten und damit verbundene finanzielle Zuwendungen durch Landes- und Bundesmittel beantragt werden können. Sollten Fördertatbestände im Rahmen der Förderrichtlinien Stadtverkehr (Föri-Sta) oder anderen Vorschriften bestehen, werden diese beantragt.

Das Rechnungsprüfungsamt hat den Planungsbedarf unter der RPA-Nr.: 18-5513/5 am 28.04.2009 anerkannt. Die Zustimmung ist als Anlage beigefügt.

Die Realisierung erfolgt nach Maßgabe des jeweiligen Haushaltsplans.

Die Maßnahme wurde dem Investitionscontrolling (IVC) in Form des Beschlussvorschlages vorgestellt und sowohl der Bedarf als auch der Umfang der Maßnahme sind anerkannt worden.

Eine Alternative zum genannten Beschlussvorschlag wäre ein kompletter Neubau der Mülheimer Brücke. Diese würde aber neben einem spürbar massiven Eingriff in den Verkehrsfluss der Stadt Köln einen wesentlich höheren Verbrauch finanzieller Ressourcen nach sich ziehen.

Eine Nichtdurchführung der Arbeiten hätte mittelfristig eine Sperrung des Bauwerks zur Folge.

Weitere Erläuterungen, Pläne, Übersichten siehe Anlage(n) Nr. 1