

Mitteilung

öffentlicher Teil

Gremium	Datum
Verkehrsausschuss	07.04.2014
Finanzausschuss	07.04.2014

**Instandsetzung Ertüchtigung und Ersatzneubau der Mülheimer Brücke
hier: Anmeldung zur Förderung aus dem vom Ministerium für Bauen, Wohnen,
Stadtentwicklung und Verkehr bereitgestellten Mittelansatz für die Sanierung der Kommunalen
Großbrücken in Höhe von 50,0 Mio. €**

Aus Telefongesprächen mit dem Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr (MBWSV) des Landes NRW sowie der Bezirksregierung Köln wurde bekannt, dass vom Land kurzfristig zusätzliche Fördermittel für die Sanierung von kommunalen Großbrücken in Höhe von 50,0 Mio. € bereitgestellt wurden. Hiermit beschäftigt sich auch eine aktuelle Anfrage der CDU-Fraktion zur Ratssitzung am 08.04.2014 (AN/0550/2014) sowie eine Anfrage der CDU-Fraktion im Regionalrat vom 25.02.2014, die von der Bezirksregierung Köln und dem MBWSV beantwortet wurde.

Die Kölner Rheinbrücken zählen zu den kommunalen Großbrücken. Die Verwaltung hat am 26.05.2009 für den Teilabriss und die Grunderneuerung der Mülheimer Deichbrücke gemäß Entflechtungsgesetz in Verbindung mit dem damaligen Entwurf der Richtlinien zur Förderung des kommunalen Straßen- und Radwegebaus eine Programmanmeldung über Gesamtausgaben und zuwendungsfähige Ausgaben in Höhe von 12,483 Mio. € eingereicht. Das Vorhaben ist lt. Einplanungsmitteilung vom 08.08.2012 im mittelfristigen Programm 2012 bis 2016 mit Beginnjahr 2015 enthalten.

Diese Einplanungsmitteilung begründet jedoch einen Rechtsanspruch auf Förderung weder dem Grunde noch der Höhe nach. Über die Höhe der Fördersätze wird abschließend erst im Jahr vor der Aufnahme in das Jahresprogramm entschieden. Aufgrund der derzeit jährlich für den Regierungsbezirk Köln zur Verfügung stehenden Fördermittel in Höhe von insgesamt 14,0 Mio. € jährlich ist eine komplette Förderung der Maßnahme aus Sicht der Verwaltung derzeit nicht gesichert.

Eine Programmanmeldung für die Sanierung der restlichen Teilbauwerke wurde bisher nicht bei der Bezirksregierung Köln eingereicht, da die Planungen hinsichtlich der durchzuführenden Arbeiten noch nicht abgeschlossen waren und eine Förderfähigkeit daher noch nicht abschließend bewertet werden konnte.

Im städtischen Doppelhaushalt 2013/2014 der Stadt Köln wurden für den Teilabriss und den Neubau der Mülheimer Brücke im Teilfinanzplan 1202 - Brücken, Stadtbahn, ÖPNV Gesamtauszahlungen in Höhe von 11,3 Mio. € bis einschließlich des Jahres 2017 aufgenommen. Ab dem Haushaltsjahr 2015 wurden korrespondierende Einzahlungen in Höhe von insgesamt 3,5 Mio. € veranschlagt. Die Differenz der Veranschlagung zur Gesamtkostenhöhe von rd. 12,5 Mio. müsste im noch zu beplanenden städtischen Haushalt 2015 für das Jahr 2018 berücksichtigt werden.

Für die restlichen Teilbauwerke Flutbrücke, Strombrücke und Rechtsrheinische Rampe wurde zunächst unterstellt, dass eine Gesamtinstandsetzung ausreicht. Daher wurden im Teilergebnisplan 1202 - Brücken, Stadtbahn, ÖPNV Gesamtaufwendungen in Höhe von 21,9 Mio. bis zum Ende der

Finanzplanung im Jahr 2017 veranschlagt. Auch hier hätten im Zuge der kommenden Haushaltsplananmeldungen weitere Mittel in Höhe von rd. 5 Mio. € für das Jahr 2018 veranschlagt werden müssen.

Im Zuge der Planung der v. g. Instandsetzungsmaßnahmen hat sich für alle Bauwerksbereiche und insbesondere für die rechtsrheinische Rampe eine deutliche Verschlechterung des Bauwerkszustandes zwischen den Hauptprüfungen 2005 und 2012 gezeigt.

Auf Grundlage der im Mai 2011 durch das BMVBS (Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung) eingeführten und vom Amt für Brücken und Stadtbahnbau der Stadt Köln beachteten Nachrechnungsrichtlinie wurden zum Teil erhebliche Defizite für den Brückenzug hinsichtlich des sogenannten „Ermüdungsverhaltens“ ermittelt. Dies bedeutet, dass die Bauwerke in den kommenden Jahren nicht ohne erhebliche Verstärkungs- bzw. Ertüchtigungsmaßnahmen „überleben“ werden.

Daher musste entschieden werden, die Bauwerke „zukunftsfähig“ zu machen, d.h. im ersten Schritt eine Ertüchtigung zu planen und im Anschluss baulich umzusetzen, so dass der Brückenzug den in den kommenden Jahren und Jahrzehnten erhöhten verkehrlichen Belastungen auch Stand hält.

Dies ist auch unter dem Gesichtspunkt der im Anschluss stehenden, weiteren Brückensanierungen und Instandsetzungen Kölner Rheinbrücken zu sehen. Die Mülheimer Brücke wird Ausweichstrecke für den Verkehr aus dem Kölner Süden und muss somit voll funktionsfähig sein. Ein weiterer Hinweis für die zwingende und zeitliche drängende Umsetzung dieser Maßnahme ist die bevorstehende Neubaumaßnahme der Rheinquerung der BAB A1 im Kölner Norden bei Merkenich. Sobald die Maßnahme beginnt, wird die Mülheimer Brücke unweigerlich als Ausweich-/Umleitungsstrecke genutzt werden und zusätzliche, belastende Verkehre abwickeln.

Für die einzelnen Bauwerksbereiche ergaben sich folgende Ergebnisse:

Deichbrücke:

Aufgrund der Bauwerksschäden hatte die Stadt Köln bereits in 2009/10 entschieden, den Überbau abzureißen und zu erneuern. Im Zuge der Planung hat sich gezeigt, dass u.a. aufgrund der Vorteile in der Konstruktion, der geringeren Brückenfläche und der Vorteile beim Bauablauf der vollständige Ersatzneubau – einschließlich Abbruch und Neubau der Unterbauten – die wirtschaftlichere und günstigere Lösung ist.

Flutbrücke:

Für die Flutbrücke haben sich im Zuge der Nachrechnung keine wesentlichen Defizite ergeben. Hierbei hat sich positiv die mit dem Umbau 1974 vorgenommene „Leichterung“ (Ersatz der Betonfahrbahn durch eine orthotrope Stahlfahrbahn) ausgewirkt. Es werden die durch die Stadt in 2010 beschlossenen Maßnahmen umgesetzt. Im Wesentlichen sind dies der Ersatz der Gehwegkonsolen und die Korrosionsschutzerneuerung.

Strombrücke:

Um die rechnerischen Defizite (im Grenzzustand der Tragfähigkeit sowie bei den Nachweisen gegen Ermüdung) zu beseitigen, müssen neben den wesentlichen Instandsetzungen (Korrosionsschutzerneuerung, Umbau/Ertüchtigung der Tragkabel- und Hängerverankerungen, Beseitigung der bekannten Schäden z.B. an den Lastverteilungssträgern, etc.) Verstärkungsmaßnahmen vorgenommen werden. Da die Strombrücke auch unter dem bisherigen (heute jedoch nicht mehr aktuellen) Lastniveau deutliche rechnerische Defizite aufweist, wird die Notwendigkeit einer Ertüchtigung als alternativlos angesehen. Ein Ersatzneubau der Strombrücke hingegen wäre deutlich unwirtschaftlich.

Rechtsrheinische Rampe:

Die Beseitigung der erheblichen Bauwerksschäden sowie der im Zuge der Nachrechnung festgestellten rechnerischen Defizite ist unter Berücksichtigung der Restnutzungsdauer (Wirtschaftlichkeitsuntersuchung nach Ri-Wi-Brü) unwirtschaftlicher als der Ersatzneubau. Erschwerend kommt für dieses Bauwerk die Tatsache hinzu, dass aufgrund fehlender Bestand-Bewehrungspläne für wesentliche Teilbereiche überhaupt keine rechnerische Beurteilung möglich ist und damit grundsätzlich auch die Grundlagen für eine Ertüchtigung fehlen.

Aufgrund der vg. Ausführungen kommt die Verwaltung zu dem Ergebnis, die wirtschaftlichste Lösung umzusetzen. Ein Baubeschluss hierzu soll in der ersten erreichbaren Sitzung nach der Kommunalwahl eingeholt werden. Darin wird die Ertüchtigung der bisher vorgesehenen Gesamtinstandsetzung auch kostenmäßig gegenübergestellt.

Da sich die Planung noch in der Entwurfsphase befindet, können die Kosten der Ertüchtigung derzeit nur geschätzt werden. Diese belaufen sich nach jetzigem Kenntnisstand auf 55,6 Mio.€ netto und 66,164 Mio. € brutto.

Aufgrund der Dringlichkeit der Ertüchtigung der Mülheimer Brücke und der Funktion der Mülheimer Brücke als Ausweichstrecke für die bevorstehende Neubaumaßnahme der Rheinquerung der BAB A1 im Kölner Norden bei Merkenich beabsichtigt die Verwaltung für die Gesamtertüchtigung der Mülheimer Brücke mit Gesamtkosten in Höhe von 66,164 Mio. € eine Programmanmeldung bei der Bezirksregierung Köln im Rahmen des für die Sanierung kommunaler Großbrücken bereitgestellten Mittelan-satzes in Höhe von 50,0 Mio. € einzureichen.

gez. Höing