

# Mitteilung

## öffentlicher Teil

Gremium	Datum
Verkehrsausschuss	12.03.2020
Bezirksvertretung 1 (Innenstadt)	27.04.2020

### **Bau einer provisorischen Fuß- und Radwegerampe an der linksrheinischen unterstromigen Seite der Hohenzollernbrücke Richtung Breslauer Platz und Planung einer dauerhaften Rampe am Rheinufer**

Mit Beschluss des Verkehrsausschusses (Vorlagen-Nr. 3561/2017) vom 15.05.2018 wurde die Verwaltung mit der Planung einer temporären Fuß- und Radwegerampe auf der unterstromigen, linksrheinischen Seite der Hohenzollernbrücke zwecks barrierefreier Anbindung an den Breslauer Platz beauftragt.

Die Verwaltung hat die Objekt- und Tragwerksplanung für eine provisorische Rampe im Februar 2019 extern vergeben. Auch ein Brandschutzgutachten, ein Baugrundgutachten und ein Artenschutzgutachten wurden beauftragt.

Bei ersten Zwischenergebnissen der Planung bestätigte sich, dass zusätzliche innerstädtische komplexe Randbedingungen wie z. B. die bauliche Machbarkeit der Fundamente, Abstimmungen mit den Planungen für die S-Bahn-Gleiserweiterung der DB AG, Abstimmungen mit betroffenen Eigentumsparteien, anliegenden und nutzenden Personengruppen, Denkmalschutz inklusive der Bodendenkmäler, Hochwasserschutz, vorhandene Leitungen und Anmietung benötigter Flächen usw. zu beachten sind.

Die geplante Rampe verläuft parallel zum Gleisbauwerk der Bahn beginnend am sogenannten Brückenpfeiler A mit einer Nutzbreite von 4,50 m und einer Gesamtbreite von 5,50 m über eine Länge von 140 m und überwindet eine Höhendifferenz von ca. 6,70 m. Die Barrierefreiheit wird durch Podeste von 1,50 m Länge und 1,5 % Neigung zwischen den 6,00 m langen Rampen mit 5 % Neigung gewährleistet. Das gesamte Bauwerk soll als Stahlkonstruktion errichtet werden. Aufgrund der statischen Anforderungen an das Bauwerk, die sich vor allen Dingen daraus ergeben, dass keine Lasten an die angrenzenden Bauwerke übertragen werden dürfen und das Bauwerk auf Erdbeben und für Anpralllasten aus dem Straßenverkehr nachgewiesen werden muss, kann das Bauwerk nicht als Gerüstbauwerk ausgeführt werden, sondern muss als verschraubte Stahlträgerkonstruktion errichtet werden. Aus dem Baugrundgutachten wird ersichtlich, dass erst ab einer Tiefe von ca. 10 m tragfähiger Boden ansteht, so dass die Lasten aus der Rampenkonstruktion an insgesamt 6 Stellen mit je 4 Bohrpfehlen bis zu dieser Tiefe gegründet werden müssen. Gerade im Bereich der Straße „Am Frankenturm“ am Brückenpfeiler A, wo die erste Rampengründung geplant ist und im Bereich des eingezäunten Parkplatzes zwischen den Straßen „Trankgasse“ und „Am Frankenturm“ gestaltet sich diese Gründungsform aufgrund der vorhandenen unterirdischen Versorgungsleitungen äußerst schwierig. Im Bereich des Brückenpfeilers A beispielsweise, befinden sich umfangreiche Anlagen der Stadtentwässerungsbetriebe AöR, Leitungen der Rheinenergie AG (Beleuchtung, Strom und Fernwärme), Entwässerungsanlagen der DB AG und Nachrichtenkanäle der Feuerwehr. Durch die Dichte der Leitungslage an dieser Stelle sind die Mindestabstände zu den Leitungen, die ein neu zu errichtendes Bauwerk einhalten muss, nicht gegeben. Es müssen also umfangreichen Leitungsumlegungen für

den Bau des Provisoriums vorgenommen werden, die einerseits zu massiven zeitlichen Verzögerungen führen und andererseits zu erheblichen bisher nicht zu beziffernden Kostensteigerungen führen. Da die genaue Lage der Leitungen nur teilweise bekannt ist, müsste diese durch Bodenaufschlüsse zudem vorher noch genauer ermittelt werden.

Nach Einschätzung der Bodendenkmalpflege befinden sich im Bereich der geplanten Bohrpfähle umfangreiche Anlagen aus mittelalterlicher und römischer Zeit, die voraussichtlich vollständig erhalten sind. Die Herstellung der Bohrpfähle hätte den vollständigen Verlust dieser Anlagen zur Folge. Daher sind aus bodendenkmalpflegerischer Sicht in allen Flächen, die durch Bohrpfähle in Anspruch genommen werden, umfangreiche bauvorgreifende archäologische Untersuchungen durch das Römisch-Germanische Museum durchzuführen, die einen erheblichen zeitlichen und finanziellen Kostenaufwand mit sich bringen und die teilweise lange andauernde Voll- oder Teilsperren der Straßen „Am Frankenturm“ und „Trankgasse“ nach sich ziehen.

Die Lage der geplanten Variante 1 weicht zusätzlich um mehrere Meter in nördliche Richtung von der bisher geplanten Lage ab. Dieser Umstand ergibt sich aus der Tatsache, dass die Rampe von den ursprünglich geplanten 4,5 m Breite durch den nun erforderlichen Aufbau eine Gesamtbreite von 5,5 m hat. Der erforderliche Abstand zum vorhandenen DB-Bauwerk hat sich im Laufe der Planung durch Forderungen der DB AG von den ursprünglich angenommenen 0,5 m auf mind. 1,5 m Breite erhöht. Als Folge muss die bereits denkmalschutztechnisch abgestimmte Anbindung an den Brückenpfeiler A angepasst werden. Die dort bereits vorhandene 4 m lange punktuelle Einschnürung auf 1,5 m, die sich aus der Lage eines nur sehr aufwändig zu versetzenden Oberleitungsmastes der DB AG (Umlegungskosten mind. 1 Mio. Euro) und eines Abluftschachtes einer Mittelspannungsanlage der DB AG ergibt, würde sich nun um mehrere Meter verlängern.

Der Stadtkonservator hat zudem seine Zustimmung zur Variante 1 des Provisoriums aber auch zu dauerhaften Rampenbauwerken auf der linksrheinischen nördlichen Seite der Hohenzollernbrücke widerrufen.

Des Weiteren entfallen mindestens 20 private Parkplätze der DB AG. Da sich diese Parkplätze im Eigentum der DB AG befinden, ist hier eine Ausgleichszahlung, die mindestens die Einnahmen durch die entfallenden Parkplätze im gesamten Zeitraum der Nutzung durch die Rampe beinhaltet, zu leisten (ca. 150.000 Euro netto jährlich).

In der Beschlussvorlage Nr. 3561/2017 wurde der prognostizierte Kostenorientierungswert der provisorischen Rampe auf ca. 1,35 Mio. Euro brutto geschätzt. Bei einer Nutzungsdauer von drei Jahren lagen die geschätzten Kosten bei ca. 2 Mio. Euro. Hierbei wurde bereits auf noch nicht zu beziffernde Kostenpositionen hingewiesen.

Aufgrund der weiteren Abstimmungen und im Rahmen der Entwurfsplanungen wurde eine Kostenberechnung durchgeführt. Die Kosten für das Gesamtprojekt belaufen sich nach aktuellem Planungsstand auf ca. 3,3 Mio. Euro brutto. Für die Anmietung der Flächen, die Wartung und den Betrieb ergeben sich jährlich weitere Kosten in Höhe von 245.000 Euro brutto. Bei einer Nutzung von drei Jahren würden sich die Kosten für das Provisorium somit auf ca. 4 Mio. Euro brutto belaufen. In diesen Kosten sind keine Kosten für die Leitungsumlegungen in den Bereichen der Bohrpfähle und für die bodendenkmalpflegerisch erforderlichen Voruntersuchungen enthalten, so dass mit einer weiteren Kostenerhöhung zu rechnen ist.

Ausschlaggebend für diese Kostenentwicklung sind unter anderem die erforderliche Ausführung als Stahlkonstruktion und die aufwändige Gründung durch Bohrpfähle.

Die vorgenannten Randbedingungen sind nur ein Teil der insgesamt sehr schwierigen Rahmenbedingungen unter denen die provisorische Rampe mit einem sehr hohen Kostenaufwand realisiert werden müsste. Daher wird die Verwaltung die Planung und Umsetzung der provisorischen Rampe Richtung Breslauer Platz nicht weiter verfolgen, sondern als Alternative die Planung einer dauerhaften Fuß- und Radwegerampe am Rheinufer konkretisieren. Im Rahmen der weiteren Planungen wird der Stadtkonservator eng eingebunden, um eine verträgliche Lösung zu finden. Aufgrund dieser sehr schwierigen Randbedingungen im Bereich der provisorischen Rampe ist im September 2019 eine

weitere Planung zur Machbarkeit einer dauerhaften Rampe am Rheinufer beauftragt worden.

Erste technisch umsetzbare Ergebnisse aus dem Planungsauftrag von September 2019 liegen der Verwaltung vor und befinden sich in verwaltungsinternen Abstimmungsprozessen zur Variantenbewertung. In einem nächsten Schritt werden diese Varianten den politischen Gremien im Rahmen der Einholung eines Planungsbeschlusses vorgelegt.

Anlagen:

Anlage 1 – Lageplan im Luftbild mit Kollisionspunkten der Rampe

Anlage 2 – Bauwerksplan mit Leitungen und Schnitten

**gez. Blome**