

Beschlussvorlagezur Behandlung in **öffentlicher Sitzung****Betreff****Ersatzneubau der Kragplatte am Altstadtufer; Baubeschluss****Beschlussorgan**

Rat

Gremium	Datum
Verkehrsausschuss	20.04.2021
Bezirksvertretung 1 (Innenstadt)	22.04.2021
Verkehrsausschuss	
Finanzausschuss	03.05.2021
Rat	06.05.2021

Beschluss:

- 1) Der Rat beauftragt die Verwaltung mit dem Abbruch und Ersatzneubau der Kragplatte am Altstadtufer. Die Gesamtkosten der Baumaßnahme (Planungs- und Baukosten) betragen voraussichtlich ca. 13,2 Mio. € brutto
- 2) Der Rat beschließt für das Haushaltsjahr 2021 die Bereitstellung einer außerplanmäßigen Verpflichtungsermächtigung gem. § 85 GO NRW in Höhe von 12.988.000 € zu Lasten der Haushaltsjahre 2022 und 2023 (7 Mio. € in 2022 und 5.288.000 € in 2023) im Teilfinanzplan 1302, Wasser und Wasserbau bei Finanzstelle 6904-1302-1-0100, Ersatzneubau Kragplatte, Teilplanzeile 8, Auszahlungen für Baumaßnahmen.
Die Deckung der Verpflichtungsermächtigungen erfolgt durch eine veranschlagte, aber nicht benötigte Verpflichtungsermächtigung im Teilfinanzplan 1202 – Brücken, Tunnel und Stadtbahnbau, ÖPNV – zu Lasten der Finanzstelle 6901-1202-0-0310, Gesamtinstandsetzung Mülheimer Brücke, Teilplanzeile 8, Auszahlung für Baumaßnahmen. Die zur Ablösung dieser Verpflichtungsermächtigungen notwendigen Kassenmittel werden im Rahmen des Hpl.-Entwurfes 2022 ff. in den Jahren 2022 und 2023 entsprechend berücksichtigt.

Der Verkehrsausschuss verzichtet auf die Wiedervorlage, sofern die Bezirksvertretung Innenstadt der Vorlage uneingeschränkt zustimmt.

pisch untersucht und konnte als ausreichend tragfähig bestimmt werden.

Die Kragplatte soll mit Spannbetonfertigteilen und einer Ortbetonergänzung in Spannbetonbauweise hergestellt werden.

In der Kragplatte sind mehrere Aussparungen z. B. für 6 Bäume (Platanen), den Kölner Pegelturm und 2 Notausstiege erforderlich, die in der Planung berücksichtigt wurden. Die Kragplatte soll, zur Ableitung des unbelasteten Niederschlagswassers, mit einer Neigung von 3,5 % zum Rhein umgesetzt werden.

Damit ein Belastungseintrag in den Rhein im Sinne des Landeswassergesetzes vermieden wird, unterbinden Absperrpfosten an der Markmannsgasse und am Fischmarkt den PKW- sowie LKW Anlieferungsverkehr. Für das Befahren von Rettungs- und Reinigungsfahrzeugen sollen demontierbare Absperrpfosten eingebaut werden. Das Bauwerk ist für die Belastung eines Schwerlastwagens mit 30 t Gesamtlast bemessen.

Aufgrund der aus den Schiffen resultierenden hohen Lasten ist ein Festmachen an der Kragplatte zukünftig nicht mehr möglich. Statische Berechnungen haben ergeben, dass das vordere Auflager, die Ufermauer an der Frankenwerft, die hohen Lasten nicht aufnehmen kann. Eine Ertüchtigung der Ufermauer ist nur mit unverhältnismäßig großem Aufwand möglich. Im Bereich der Kragplatte sollen daher, wie entlang des übrigen Altstadtufers, Dalben errichtet werden. Die Dalben werden von der Köln-Düsseldorfer Deutsche Rheinschiffahrt GmbH (KD) geplant, finanziert und koordiniert mit dem Bauablauf der Kragplatte gebaut.

Rheingarten

Der Rheingarten wurde im Nachgang zum Bau des Rheinufertunnels gebaut und befindet sich in Teilen auf der heutigen Kragplatte. Aus diesem Grund ist ein Teil des Rheingartens beim Abbruch der Betonplatte zurückzubauen und später analog des Bestandes wiederherzustellen.

Ausbau der Kragplatte

Für die Gestaltung der Oberfläche (Pflasterbelag) sowie des Geländers sollen die Ausführungsmerkmale der südlich angrenzenden Rheinuferpromenade „Am Leystapel“ (Promenade vom Malakoffturm bis zur Deutzer Brücke) im Bereich der Kragplatte fortgeführt werden.

Pflasterbelag

Das Natursteinpflaster mit 18 cm Stärke soll in gebundener Bauweise mit bündigem Übergang an die Kappe hergestellt werden. Analog des südlichen Ausbaus erfolgt eine gestalterische Aufteilung der Verkehrsfläche in eine Verweilzone (rheinseitig), eine Transitzone und eine Ruhezone durch unterschiedliche Formatgrößen der Basaltlavaplatten. Zur Berücksichtigung der Belange von sehbehinderten Menschen soll eine taktile Leitlinie vor der Ruhezone mittels Granitpflaster eingebaut werden.

Geländer

Das neu zu bauende Geländer hat entsprechend den heutigen Regelwerken eine Höhe von 1,30 m und soll analog zum Ausbau der Rheinuferpromenade „Am Leystapel“ fortgeführt werden.

Verkaufspavillon der Köln Düsseldorfer Rheinschiffahrtsgesellschaft

Auf der Kragplatte befindet sich ein Verkaufspavillon der KD. Dieser ist im Zuge des Neubaus abzurechnen. Die KD sieht auch in Zukunft das Erfordernis eines Verkaufspavillons. Die Verwaltung befindet sich zurzeit in Klärung der grundsätzlichen Realisierbarkeit und der etwaigen Größe, Gestaltung und Lage. Der mit dieser Vorlage zu treffende Beschluss kann unabhängig

von der Fragestellung, ob ein Verkaufspavillon realisiert wird oder nicht, gefasst werden. Sofern dieser errichtet werden soll, erfolgt hierzu ein gesonderter Beschluss. Ein etwaiger Neubau des Verkaufspavillons wird von der KD finanziert.

Spindeltreppenturm zur Deutzer Brücke

Der Spindeltreppenturm, der eine Verbindung von der Rheinpromenade zur Deutzer Brücke herstellt, ist in der bestehenden Kragplatte gegründet und mit ihr monolithisch verbunden. In der Stütze wurde der Spannstahl Typ Sigma oval St145/160 verbaut, der zu Spannungsrisskorrosion neigt. Aus diesem Grund wird der Spindeltreppenturm im Zuge dieser Maßnahme neu errichtet. Er soll eine eigenständige und von der Kragplatte unabhängige Gründung erhalten. Der neue Spindeltreppenturm wird analog des Bestandes als Stahlkonstruktion errichtet.

Bauablauf

Aufgrund der großen Abbruchmengen, der sehr beengten Platzverhältnisse am Altstadtufer sowie der eingeschränkten Zufahrtsmöglichkeit zum Baufeld sollen der gesamte Abbruch und auch der überwiegende Neubau der Platte vom Wasser aus erfolgen. Lediglich die Ortbetonarbeiten werden aufgrund der Logistik landseitig über die Markmannsgasse durchgeführt (siehe Anlage 2).

Der Bau der Kragplatte soll in 2 Bauabschnitten realisiert werden. So ist es möglich, jeweils einen der beiden Anleger der KD in Betrieb zu halten.

Die angrenzende Maßnahme Am Leystapel (vgl. Vorlage 0076/2019) läuft teilparallel. Die beiden Maßnahmen sind koordiniert und abgestimmt, sodass die Maßnahme Am Leystapel versetzt zur Maßnahme Ersatzneubau Kragplatte beginnt. Im 1. Bauabschnitt wird der nördliche Teil der Kragplatte zurückgebaut und neu errichtet. Nach Abschluss des 1. Bauabschnittes sind von der KD parallel zu den Ausbaurbeiten an der Kragplatte vier Dalben und die Landebrücke herzustellen. Nach Fertigstellung des 1. Bauabschnittes kann der nördliche Anleger freigegeben und mit den Arbeiten im 2. Bauabschnitt begonnen werden. Nach Abschluss der Arbeiten des 2. Bauabschnitts ist von der KD parallel zu den Ausbaurbeiten und analog dem 1. Bauabschnitt eine Dalbe zu errichten.

Hochwasser

Das Baufeld befindet sich im gesetzlich festgesetzten Überschwemmungsgebiet. Aus diesem Grund dürfen nur wenige bewegliche Teile im Baufeld gelagert werden, die im Hochwasserfall zügig geräumt werden müssen.

Lärm

Im Zuge der Entwurfsplanung wurde eine Schallimmissionsprognose aufgestellt. Aufgrund der unmittelbar an das Baufeld angrenzenden Wohnbebauungen werden geräuscharme Baugeräte verwendet und nur tagsüber (7-20 Uhr) eingesetzt. Die alte Kragplatte wird in großen Teilen auf dem Wasserweg beseitigt. Das Zerkleinern des Betons erfolgt erst auf der Deponie. Weiterhin werden Schallschutzwände zur Reduzierung des Baulärms vorgeschrieben.

Bauzeitliche Verkehrsführung

Im 1. Bauabschnitt (Arbeiten in der nördlichen Hälfte) werden die zu Fuß Gehenden, von Norden kommend, über den Fischmarkt auf die Straße Frankenwerft am Baufeld vorbei geführt. Unterhalb der Deutzer Brücke erfolgt die Anbindung an den Promenadenweg über die vorhandene Rampe. Die Radfahrenden werden, von Norden kommend, analog über den Fischmarkt auf den Buttermarkt geführt. Anschließend wird für die Radfahrenden auf das Konzept der Baumaßnahme „Am Leystapel“ zurückgegriffen und ein Zweirichtungsverkehr durch den Maritim-Tunnel eingerichtet.

Im 2. Bauabschnitt ist die nördliche Schiffsanlegestelle wieder in Betrieb und es erfolgen die Arbeiten für den Ersatzneubau der südlichen Hälfte. Für die zu Fuß Gehenden wird die Route, analog dem Umleitungskonzept „Am Leystapel“, unmittelbar am Maritim-Hotel baulich verbessert. So werden die

zu Fuß Gehenden, von Norden kommend, über den Fischmarkt auf die Straße Frankenwerft und anschließend unmittelbar am Martim Hotel vorbei geführt werden. Von dort aus können sie zurück zum Leystapel gelangen. Die Umleitung für Radfahrende ist im 2. Bauabschnitt analog zum 1. Bauabschnitt des Umleitungskonzepts für die zu Fuß Gehenden und Radfahrenden und ist der Anlage 3 zu entnehmen.

Im 2. Bauabschnitt wird der Spindeltreppenturm an der Deutzer Brücke abgebrochen. Die von Osten kommenden zu Fuß Gehenden werden dann über die Rampe der Deutzer Brücke zum Heumarkt geführt.

Bauzeit

Eine Beauftragung wird voraussichtlich für Herbst 2021 avisiert. Es wird eine Bauzeit von ca. 15 Monaten veranschlagt. Hierin sind etwaige Bauzeitverlängerungen aufgrund von Hoch- oder Niedrigwasser des Rheins oder sonstige unvorhersehbare Ereignisse nicht berücksichtigt.

Kosten

Die Gesamtkosten betragen rd. 13,2 Mio. € brutto. Hierin enthalten sind Baukosten inkl. Abbrucharbeiten der alten Konstruktion von rd. 11,9 Mio. € brutto sowie Planungsmittel in Höhe von rd. 1,30 Mio. € brutto. Planungsmittel sind bis zur Leistungsphase 3 bereits abgeflossen, es fallen jedoch noch zu beauftragende Baunebenkosten in Höhe von 630.000 € brutto an. In der Beschlussvorlage Nr. 0350/2019 hat die Verwaltung einen prognostizierten Kostenorientierungswert für die Gesamtprojektkosten in Höhe von 11,1 Mio. € brutto veranschlagt. Die Spezifizierung der Kosten um rd. 2,10 Mio. € resultieren im Wesentlichen aus dem wasserseitigen Baustellenbetrieb, der Herstellung in 2 Bauabschnitten und dem erforderlichen Neubau des Treppenturms an der Deutzer Brücke. Kosten für Veränderungen des Bauablaufs bedingt durch Hoch-/Niedrigwasser des Rheins sind als Risikoposition berücksichtigt.

Externe Vergaben

Die Verwaltung beabsichtigt Ingenieurverträge mit einem geschätzten Gesamtvolumen von ca. 630.000 € brutto unter Berücksichtigung der städtischen Vergaberichtlinien zu vergeben.

Es handelt sich bei den externen Vergaben u. a. um die Bauüberwachungsleistungen, Ingenieurleistungen für die Objekt- und Tragwerksplanung in der Leistungsphase 5 HOAI, sowie Leistungen für eine Sicherheits- und Gesundheitsschutzkoordination (SiGeKo) gemäß Baustellenverordnung.

Es wird darauf hingewiesen, dass die genannten Kosten auf Grundlage einer Kostenberechnung ermittelt worden sind. Das Submissionsergebnis der öffentlichen Ausschreibung für die Bauleistungen kann noch Auswirkungen auf die Gesamtkostenhöhe haben.

Rechnungsprüfungsamt

Die Kostenberechnung wurde dem Rechnungsprüfungsamt zur Prüfung vorgelegt. Die Stellungnahme des Rechnungsprüfungsamtes kann der Anlage 4 entnommen werden.

Finanzierung

Das geschätzte Gesamtvolumen der Kosten beträgt rund 13.200.000 € brutto. Hierin enthalten sind bereits getätigte Auszahlungen im Rahmen der Planung in Höhe von rd. 212.000 €. Zur Finanzierung der verbleibenden Arbeiten werden somit in den Haushaltsjahren 2021 ff investive Auszahlungsmächtigungen i.H.v. rd. 12.988.000 € benötigt, die sich auf die einzelnen Haushaltsjahre wie folgt verteilen:

Haushaltsjahr	Erwarteter Mittelbedarf
2021	700.000 €

2022	7.000.000 €
2023	5.288.000 €

Die notwendigen Kassenmittel für 2021 stehen im Haushaltsplan 2020/2021 im Teilfinanzplan 1302 – Wasser und Wasserbau, Teilplanzeile 8, Auszahlungen für Baumaßnahmen bei Finanzstelle 6904-1302-1-0100, Ersatzneubau Kragplatte Rheinufer – in Höhe von 700.000 bereit. Darüber hinaus ist für die Vergabe der Aufträge die außerplanmäßige Bereitstellung von Verpflichtungsermächtigungen in Höhe von 12.288.000 € - wie unter Ziff.2 des Beschlussentwurfs dargestellt – erforderlich. Hiervon entfällt ein Teilbetrag in Höhe von 7.000.000 € auf 2022 und der Restbetrag in Höhe von 5.288.000 € auf 2023. Die zur Ablösung dieser Verpflichtungsermächtigungen notwendigen Kassenmittel werden im Rahmen des Hpl.-Entwurfes 2022 ff. in den Jahren 2022 und 2023 entsprechend berücksichtigt.

Nach voraussichtlicher Fertigstellung in 2023 fallen jährliche Abschreibungen in Höhe von rund 190.000 € an. Diese sind bisher nicht im Hpl. 2020/2021 in der Mittelfristplanung berücksichtigt. Das Dezernat für Mobilität und Liegenschaften wird im Rahmen des Haushaltsplanaufstellungsprozesses 2022 ff. innerhalb des dann zugewiesenen Budgets die erforderlichen Mittel, ggfs. durch Umschichtungen, vorsehen.

Auswirkungen auf den Klimaschutz

Die Verwaltung verfolgt das Ziel, die sektorspezifischen Beiträge zum Klimaschutz zu erfüllen. Die hier dargestellte Maßnahme stärkt den Umweltverband im Bereich Radverkehr und Fußverkehr und bietet den Bürgerinnen und Bürgern eine adäquate Mobilitätsmöglichkeit im Vergleich zur Nutzung des privaten PKW. Somit trägt der Brückenneubau zu einer Reduktion des Treibhausgasausstoßes bei.

Insgesamt kann die hier dargestellte Maßnahme als positiver Beitrag zum Klimaschutz bewertet werden.

Dringlichkeit

Die verwaltungsinterne Abstimmung und Prüfung konnte erst kurzfristig erfolgen. Da die Ausschreibung der Bauleistungen zu Beginn des dritten Quartals gestartet werden soll und die Maßnahme ferner mit der angrenzenden Baumaßnahme „Am Leystapel“ verknüpft ist, muss ein Beschlussfassung noch vor der Sommerpause erfolgen.

Anlagen:

- Anlage 1 - Draufsicht und Querschnitt Bestand – Neu
- Anlage 2 - Baustelleneinrichtungspläne 1. BA und 2. BA
- Anlage 3 - Übersicht Verkehrsführung während der Bauzeit
- Anlage 4 - Stellungnahme Rechnungsprüfungsamt