

Beschlussvorlage

 zur Behandlung in **öffentlicher Sitzung**
Betreff
**Teilfinanzplan 1202 - Brücken, Tunnel, Stadtbahn, ÖPNV
 Teilersatzneubau und Grunderneuerung des Rampenbauwerks der rechtsrheinischen
 Rampe der Deutzer Brücke**
Beschlussorgan

Rat

Beratungsfolge	Abstimmungsergebnis							
	Gremium	Datum/ Top	zugestimmt Änderungen s. Anlage Nr.	abge- lehnt	zu- rück- ge- stellt	verwiesen in	ein- stim- mig	mehr- heitlich gegen
Verkehrsausschuss	11.05.2010	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	
Finanzausschuss	17.05.2010	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	
Rat	20.05.2010	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	

Beschlussvorschlag einschl. Deckungsvorschlag, Alternative

Der Rat stimmt dem Teilersatzneubau und der Grunderneuerung der rechtsrheinischen Rampe der Deutzer Brücke bei Gesamtkosten in Höhe von 7.207.830,00 EURO zu und beauftragt die Verwaltung mit der Umsetzung.

Gleichzeitig beschließt der Rat im Rahmen der vorläufigen Haushaltsführung (§ 82 GO) die Freigabe von investiven Auszahlungsermächtigungen des Finanzplanes in Höhe von 120.000,00 EURO bei der Finanzstelle 6901-1202-1-0320, Grunderneuerung Rampe Deutzer Brücke, Teilplanzeile 8 - Auszahlungen für Baumaßnahmen -; Hj. 2010. Die Realisierung der Gesamtmaßnahme erfolgt nach Maßgabe des jeweiligen Haushaltsplanes.

Haushaltsmäßige Auswirkungen

<input type="checkbox"/> Nein	<input checked="" type="checkbox"/> ja, Kosten der Maßnahme 7.207.830,00 €	Zuschussfähige Maßnahme ggf. Höhe des Zuschusses siehe Begründung %	<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 ursprüngliche Konstruktion der rechtsrheinischen Rampe der Deutzer Brücke stammt aus dem Jahr 1914 und ist größtenteils noch erhalten. Die Brücke wurde erstmals im Jahr 1939 ober- und unterstromseitig verbreitert.

Nach dem zweiten Weltkrieg wurde im Jahr 1948 die Rampe im Rahmen des Wiederaufbaus der Deutzer Brücke durch ein Plattenbalkensystem erhöht, welches auf die ehemaligen Fahrbahn- und Gehwegplatten (Zwischendecken) gesetzt wurde.

Die nächste Bauwerksveränderung wurde 1976 im Zuge der Brückenverbreiterung vorgenommen. Hierbei wurden oberstromseitig die Bauteile aus den Jahren 1939 und 1948 abgebrochen und durch einen Neubau ersetzt. Im Unterstrombereich wurde der Überbau aus dem Jahr 1948 sowie die Unterbauten aus den Jahren 1914/39 erhalten.

Über die Deutzer Brücke verlaufen eine vierspurige Straße und zwei Gleise der Kölner Verkehrsbetriebe (KVB). Die KVB befährt mit drei Hauptlinien (Linie 1, 7 und 9) die Brücke. Für den Straßenverkehr stehen jeweils zwei Fahrspuren je Fahrtrichtung zur Verfügung. Als stadtrelevante Ost-West-Verkehrsachse ist die Brücke mittlerweile an der Kapazitätsgrenze (ÖPNV und MIV) angelangt. Um über die gesamte Dauer der Grunderneuerung die Beeinträchtigungen so gering wie möglich zu halten, sollen die vorhandene Fahrspuranzahl und die Rad- und Gehwege beibehalten werden. Zu beachten ist, dass durch die Arbeiten hauptsächlich der Individualverkehr stadteinwärts tangiert wird.

Im Zuge der Brückenhauptprüfung nach DIN 1076 im Jahre 2006 sind im Bereich der Rampenbauwerke der Deutzer Brücke schwerwiegende Schädigungen festgestellt worden. Die Schädigungen betreffen vor allem die Stahlbetonbauteile der Überbauten mit Baujahr 1948, sowie der Unterbauten mit Baujahr 1914/39. Aufgrund von starker Durchfeuchtung und damit

verbundener Bewehrungskorrosion und Betonabplatzungen sind Querschnittsschwächungen an tragenden Bauteilen entstanden.

Im Rahmen einer Machbarkeitsstudie aus dem Jahr 2009 wurde untersucht, welche bestehenden Bauwerksteile weiter genutzt werden können, bzw. wie groß der Umfang der erforderlichen Sanierungsmaßnahmen ist. Hierbei lag eine Materialuntersuchung aus dem Jahr 2008 vor. Das Ergebnis der Machbarkeitsstudie ergab, dass in einem Teilbereich der rechtsrheinischen Rampe ein Ersatzneubau erforderlich ist.

Aufgrund des festgestellten Schadensbildes ist keine Sanierung der Bausubstanz von 1948 möglich. Deshalb wird vorgesehen, die gesamte Bausubstanz abzurechen und durch eine neue Tragkonstruktion zu ersetzen.

Der Beton der Unterbauten aus den Jahren 1914/39 muss in sehr großem Umfang instandgesetzt und verstärkt werden. Die Instandsetzung bzw. Verstärkung der Unterbauten von 1914/39 kann im Inneren des Bauwerks ohne Beeinträchtigung des Verkehrsflusses auf der Brücke erfolgen. Es sind jedoch erhebliche Abtragsflächen und somit sanierungsbedingte Querschnittsschwächungen erforderlich. Zur Sicherstellung der Standsicherheit während des Bauzustandes kann die Sanierung deshalb nur an Bauteilen erfolgen, die während dieser Zeit nicht durch den Verkehr belastet werden.

Zur Gewährleistung eines während der gesamten Instandsetzungsmaßnahme ungehinderten Verkehrsflusses sind vier Bauphasen mit geringen Verkehrsumlegungen erforderlich. So wird sichergestellt, dass dem Verkehr ständig alle Fahrspuren sowie die Geh- und Radwege zur Verfügung stehen.

An den Bauteilen aus dem Jahr 1976 sind keine Maßnahmen erforderlich, so dass eine Einschränkung bzw. Behinderung des Verkehrsflusses stadtauswärts nicht erforderlich wird. Somit sind der KVB-Bereich, die südliche Fahrbahn, sowie der südliche Geh- und Radweg von der Instandsetzungsmaßnahme nur geringfügig betroffen.

Die Schadensausbreitung an den erneuerungsbedürftigen Teilen ist so groß, dass in diesen Teilbereichen der Brücke in absehbarer Zeit Lastbeschränkungen und eventuelle Verkehrsbeschränkungen aufgrund reduzierter Standsicherheit erforderlich werden, sollten die darge-

stellten Maßnahmen nicht durchgeführt werden. Eine zeitliche Verschiebung des geplanten Baubeginns im IV Quartal des Jahres 2010 würde den baulichen Verfall beschleunigen und mittelfristig wäre eine Sperrung des verkehrsrelevanten Bauwerks nicht auszuschließen.

Zum anderen haben im angrenzenden ehemaligen Lufthansgebäude bereits die Abbrucharbeiten für die Umgestaltung des Komplexes begonnen, mit einer Fertigstellung der Umbaumaßnahme ist in 2012 zu rechnen. Zu diesem Zeitpunkt soll die auf der rechtsrheinischen Rampe neu zu schaffenden Vorfahrt fertig gestellt sein, da sie unter anderem als Zufahrt für Rettungs- und Feuerwehrfahrzeuge dient.

RPA

Die Kostenberechnung über einer Bruttosumme von 7.207.830,00 EURO liegt derzeit zur Prüfung beim Rechnungsprüfungsamt der Stadt Köln. Das Ergebnis wird in der Sitzung des Verkehrsausschusses mündlich vorgetragen.

Finanzierung

Die Mittel stehen im Haushaltsplanentwurf 2010 im Teilfinanzplanplan 1202 – Brücken, Tunnel, Stadtbahn, ÖPNV – in Teilplanzeile 8 - Auszahlungen für Baumaßnahmen - unter der Finanzstelle 6901-1202-0-0320, Grunderneuerung Rampe Deutzer Brücke wie folgt zur Verfügung:

2010:	120.000,00 EURO
2011:	3.894.000,00 EURO
2012:	2.200.000,00 EURO
2013:	1.140.000,00 EURO

IVC

Die Maßnahme wurde dem Investitionscontrolling (IVC) in Form des Beschlussvorschlages vorgestellt. Da zu der geplanten Sanierungsmaßnahme keine Alternativen bestehen, wurde vor Einleitung des Planungsbeschlussverfahrens auf eine Beratung und Beschlussfassung im IVC-Verfahren verzichtet.

Förderung

Der Teilersatzneubau und die Grunderneuerung ist dem Land Nordrhein-Westfalen als Zuwendungsgeber mit der Bitte um Aufnahme in das Programm „Stadtverkehrsförderung 2010 – Kommunale Straßen und Radwege“ vorgestellt worden. Ob und inwieweit Maßnahmen der Stadt Köln in das Förderprogramm aufgenommen und finanzielle Zuwendungen bewilligt werden, kann derzeit nicht abschließend beurteilt werden. Das Förderprogramm ist gegenwärtig in der Beschlussfassung durch den Regionalrat des Regierungsbezirks Köln. Mit einer Entscheidung ist nicht vor Juni 2010 zu rechnen.

Die Maßnahme ist wie beschrieben zur Aufrechterhaltung eines funktionierenden Individual- sowie des öffentlichen Personennahverkehr und zum Erhalt der Verkehrssicherheit des Bauwerks zwingend notwendig und unabweisbar. Zudem handelt es sich beim Teilersatzneubau und der Grunderneuerung um Teilmaßnahmen einer Gesamtinstandsetzung des Gesamtbauwerks Deutzer Brücke. Bisher wurden bereits die Trapezhohlprofile und die linksrheinischen Spindeltreppen instandgesetzt. Da die Baumaßnahme als eine Fortführungsmaßnahme der Gesamtsanierung der Deutzer Brücke zu betrachten ist, sind die Bedingungen der vorläufigen Haushaltsführung gemäß § 82 GO NRW erfüllt.

Eine Alternative zur dargestellten Maßnahme besteht nicht. Ein kompletter Neubau des Bauwerks ist kostenmäßig nicht darstellbar und der städtische Verkehr würde in einem nicht akzeptablen Maße behindert.

Weitere Erläuterungen, Pläne, Übersichten siehe Anlage(n) Nr.1 und 2