



Stadt Leverkusen

Vorlage Nr. 2015/0560

Der Oberbürgermeister

/II-TBL-663-TI

Dezernat/Fachbereich/AZ

07.05.15

Datum

Beratungsfolge	Datum	Zuständigkeit	Behandlung
Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen und Planen	01.06.2015	Beratung	öffentlich
Bezirksvertretung für den Stadtbezirk I	08.06.2015	Beratung	öffentlich
Bezirksvertretung für den Stadtbezirk II	09.06.2015	Beratung	öffentlich
Rat der Stadt Leverkusen	22.06.2015	Entscheidung	öffentlich

Betreff:

Neubau der Dhünnbrücke in der Bismarckstraße

Beschlussentwurf:

Der Erneuerung der Dhünnbrücke Bismarckstraße wird auf der Grundlage der vorgelegten Planung zugestimmt.

gezeichnet:

In Vertretung:

In Vertretung

Buchhorn

Stein

Deppe

Schnellübersicht über die finanziellen Auswirkungen (Beschluss des Finanzausschusses vom 01.02.2010 und Auflage der Kommunalaufsicht vom 26.07.2010), die beabsichtigte Bürgerbeteiligung und die Nachhaltigkeit der Vorlage

Ansprechpartner / Fachbereich / Telefon: Herr Timpert/ TBL-693/406-6970

Kurzbeschreibung der Maßnahme und Angaben, ob die Maßnahme durch die Rahmenvorgaben des Leitfadens des Innenministers zum Nothaushaltsrecht abgedeckt ist.
(Angaben zu § 82 GO NRW, Einordnung investiver Maßnahmen in Prioritätenliste etc.)

Neubau der Dhünnbrücke in der Bismarckstraße

A) Etatisiert unter Finanzstelle(n) / Produkt(e)/ Produktgruppe(n):

(Etatisierung im laufenden Haushalt und mittelfristiger Finanzplanung)

Maßnahme/Finanzstelle: 66311205021135 Neubau Dhünnbrücke Bismarckstraße

Finanzposition 783 200

2014	50.000 €
2015	135.000 €
2015 VE	2.405.000 €
2016	540.000 €
2017	1.240.000 €
2018	625.000 €

B) Finanzielle Auswirkungen im Jahr der Umsetzung:

(z. B. Personalkosten, Abschreibungen, Zinswirkungen, Sachkosten etc.)

keine

C) Finanzielle Folgeauswirkungen ab dem Folgejahr der Umsetzung:

(überschlägige Darstellung pro Jahr)

keine

D) Besonderheiten (ggf. unter Hinweis auf die Begründung zur Vorlage):

(z. B.: Inanspruchnahme aus Rückstellungen, Refinanzierung über Gebühren, unsichere Zuschusssituation, Genehmigung der Aufsicht, Überschreitung der Haushaltsansätze, steuerliche Auswirkungen, Anlagen im Bau, Auswirkungen auf den Gesamtabschluss)

keine

E) Beabsichtigte Bürgerbeteiligung (vgl. Vorlage Nr. 2014/0111):

Keine weitergehende Bürgerbeteiligung erforderlich	Stufe 1 Information	Stufe 2 Konsultation	Stufe 3 Kooperation
---	----------------------------	-----------------------------	----------------------------

[ja]	[ja]	[nein]	[nein]
Beschreibung und Begründung des Verfahrens: (u.a. Art, Zeitrahmen, Zielgruppe und Kosten des Bürgerbeteiligungsverfahrens)			
Pressemitteilung und Anliegerinformation			

F) Nachhaltigkeit der Maßnahme im Sinne des Klimaschutzes:

Klimaschutz nicht betroffen	keine Nachhaltigkeit	kurz- bis mittelfristige Nachhaltigkeit	langfristige Nachhaltigkeit
[ja]	[ja]	[nein]	[nein]

Begründung:

Allgemeines:

Die Standsicherheit und die Dauerhaftigkeit des Bauwerks sind nur noch eingeschränkt gegeben, nur die Verkehrssicherheit ist uneingeschränkt vorhanden.

Die Bismarckstraße ist eine wichtige Hauptverkehrsstraße und eine Hauptachse für den ÖPNV. Daher muss eine uneingeschränkte Nutzung der Straße, insbesondere auch für den Schwerverkehr, sichergestellt werden; eine Sperrung der Dhünnbrücke muss auf jeden Fall vermieden werden.

Außerdem hat die Bismarckstraße aufgrund ihrer Leistungsfähigkeit auch eine Entlastungsfunktion für die häufig überlastete Ortsdurchfahrt Alkenrath und die westlich parallel verlaufende Straßenverbindung B 8/Europaring. Aufgrund des hohen Publikumsverkehrs zu den angrenzenden Sport- und Freizeitanlagen ist eine Anpassung des Regelquerschnitts im Brückenbereich dringend notwendig.

Vorhandener Zustand:

Die vorhandene, an der tragenden Konstruktion stark geschädigte Dhünnbrücke wurde in den Jahren 1929 und 1930 errichtet. Sie weist eine Länge von 20 m und eine Breite zwischen den Geländern von 15 m auf.

Dieser Querschnitt ist folgendermaßen aufgeteilt:

- An jeder Seite stehen dem Rad- und Fußgängerverkehr 2,95 m zur Verfügung. Rad- und Gehweg sind durch einen durchgezogenen Schmalstrich getrennt.
- Die Fahrbahn ist 9,10 m breit und in zwei überbreite Fahrstreifen aufgeteilt.

Das Bauwerk wurde im Jahr 1990 instand gesetzt. Bei dieser Instandsetzung konnten die vorgefundenen Schadensursachen nicht komplett beseitigt, sondern lediglich die Geschwindigkeit, mit der die Schäden weiter zunehmen, verlangsamt werden. Eine weitere Instandsetzung ist in wirtschaftlicher Hinsicht nicht zu vertreten. Der Schadensumfang lässt nun keinen weiteren Aufschub zu. Das alte Brückenbauwerk ist durch einen vollständigen Neubau zu ersetzen.

Die Brücke ist derzeit in die Brückenklasse 30/30 nach DIN 1072 eingestuft. Diese reicht für die seit 1997 mit der 53. Ausnahmerechtsverordnung zur StVO zugelassenen 44 t-LKWs nicht mehr aus. Außerdem ist der Regelquerschnitt der Fahrbahn und der Rad- und Gehwege geringer als vor bzw. hinter dem Bauwerk und stellt somit eine Engstelle dar.

Zukünftiger Zustand:

Das neue Brückenbauwerk wird für die Lasten der DIN EN 1992-2 und des zugehörigen nationalen Anwendungsdokumentes DIN EN 1992-2/NA bemessen. In dem zur Anwendung kommenden Lastmodell LMM werden die gültigen europäischen Lastannahmen berücksichtigt.

Aus den zuvor genannten Gründen wird der Regelquerschnitt der neuen Brücke zugunsten der Rad- und Gehwege um insgesamt 2,70 m erweitert. Er entspricht dann dem Regelquerschnitt vor bzw. hinter der Brücke und hat zukünftig folgende Aufteilung:

- 2,00 m Gehweg
 - 1,60 m Radweg
 - 0,50 m Schutzstreifen (auf Geh- bzw. Radwegniveau)
 - 3,50 m Fahrbahn
 - 2,50 m Sicherheitsstreifen (markierte Sperrfläche)
 - 3,50 m Fahrbahn
 - 0,50 m Schutzstreifen (auf Geh- bzw. Radwegniveau)
 - 1,60 m Radweg
 - 2,00 m Gehweg
- 17,70 m

Der Radweg, der auf der Nordseite unter der Brücke verläuft, wird weiterhin eine Breite von 2,50 m haben. Aufgrund der im Vergleich zur alten Brücke schlankeren Längsträger wird der zukünftige Radweg höher angelegt. Somit bleibt er im Hochwasserfall länger befahrbar und muss erst zu einem späteren Zeitpunkt gesperrt werden. Das für die Kopfhöhe erforderliche Mindestmaß von 2,50 m wird eingehalten.

Baubeginn und Bauablauf:

Die ersten vorbereitenden Arbeiten beginnen im Herbst 2015 mit der Errichtung einer Behelfsbrücke westlich des jetzigen Brückenbauwerkes (zweiteilig mit einer Gesamtbreite von 5 m). Über diese Brücke soll der gesamte Fuß- und Radverkehr während der Bauzeit abgewickelt werden. Außerdem dient sie zur Aufnahme der provisorisch umzulegenden Versorgungsleitungen während der Bauzeit.

Der Baubeginn für die Straßenbrücke ist in der ersten Jahreshälfte 2016 vorgesehen. In 2016 wird die westliche, in 2017 die östliche Brückenhälfte abgerissen und neu hergestellt.

Der Neubau erfolgt unter Aufrechterhaltung des Verkehrs, wobei jeweils eine Brückenhälfte mit zwei Fahrspuren von jeweils 3 m Breite für den motorisierten Verkehr zur Verfügung stehen wird. Die Höchstgeschwindigkeit wird im Baustellenbereich auf 30 km/h beschränkt.

Weitere Einzelheiten:

Die Baumaßnahme wurde mit den betroffenen Anliegern und Einrichtungen, wie z. B.

- der Bayer 04 Leverkusen Fußball GmbH,
- der Wupper-Sieg AG,
- dem ADFC Leverkusen,
- dem Deichverband Leverkusen,
- der Polizei,
- der EVL GmbH
- sowie den zuständigen städtischen Fachbereichen abgestimmt.

Es wurden die Planungen mit besonderem Hinweis auf die Verkehrsführung während der Baumaßnahme und auf die Bauzeit vorgestellt. Als wichtige Ergebnisse dieser Abstimmungen sind u. a. zu nennen:

Die Einfahrt zur Tiefgarage des Fußballstadions und die Ausfahrt des CaLevornia müssen für die Bauzeit verlegt und nach Abschluss der Maßnahme wieder in den ursprünglichen Zustand versetzt werden.

Die Einfahrt der Elsa-Brändström-Straße wird in der zweiten Bauphase (Bau der östlichen Brückenhälfte in 2017) ca. 35 m in nördliche Richtung verlegt. Der Verkehr wird über den Parkplatz der Bayer 04 Leverkusen Fußball GmbH umgeleitet.

Außerdem muss während dieser Bauphase die Einfahrt der Flensburger Straße gesperrt werden. Für den Anliegerverkehr stehen während dieser Zeit die Straßen Lingenfeld, Ratherkämp und Am Stadtpark als Umleitung zur Verfügung.

Der Radweg unter der Brücke muss während der gesamten Maßnahme gesperrt werden und wird nördlich der Brückenbaustelle über die Bismarckstraße geführt.

Finanzierung:

Die Baukosten belaufen sich auf 2,59 Mio. Euro und sind im investiven Teil des Haushaltes auf der Finanzstelle 66311205021135, Produktgruppe 1205 etatisiert.

Die Verwaltung hat im Herbst letzten Jahres bei der Bezirksregierung Köln einen Einplanungsantrag gestellt. Ob und wann die Zuschüsse bewilligt werden, ist derzeit nicht absehbar.

Grunderwerb ist nicht erforderlich.

Sonstiges:

Im Rahmen der Arbeiten muss ein Baum gefällt werden. Es handelt sich um eine dreistämmige Hainbuche auf der Nordostseite mit einem Stammdurchmesser von insgesamt 110 cm. Die Fällung erfolgt in Abstimmung mit den Fachbereichen 32 und 67 sowie dem Deichverband.

Die Baustelle befindet sich in einem FFH-Gebiet, festgelegt durch die Fauna-Flora-Habitatrichtlinie (FFH-Richtlinie vom 21. Mai 1992, 92/43/EWG). Der Neubau des Brückenbauwerkes wird diesbezüglich einer FFH-Verträglichkeitsuntersuchung (FFH-VU) unterzogen. Außerdem wird ein landschaftspflegerischer Begleitplan aufgestellt. Die daraus resultierenden Auflagen werden im Zuge der Baumaßnahme umgesetzt.

Anlage/n:

Dhünnbrücke_ Verkehrslenkungsplan Phase 1
Dhünnbrücke_Bestandsplan
Dhünnbrücke_Entwurfszeichnung
Dhünnbrücke_Kostenschätzung (nicht öffentlich)
Dhünnbrücke_Projektplan

Dhünnbrücke_Übersichtslageplan
Dhünnbrücke_Verkehrslenkungsplan Phase 2