

# Sitzungsvorlage

Datum: 18.05.2016  
Drucksache Nr.: **16/0173**

---

| <b>Beratungsfolge</b>                  | <b>Sitzungstermin</b> | <b>Behandlung</b>         |
|--|-----------------------|---------------------------|
| Gebäude- und Bewirtschaftungsausschuss | 14.06.2016            | öffentlich / Entscheidung |

---

## **Betreff**

**Ergebnis der Machbarkeitsstudie Sanierung Rad-Gehweg auf der Eisenbahnüberführung Siegbrücke**

## **Beschlussvorschlag:**

Der Gebäude- und Bewirtschaftungsausschuss stimmt der Variante II c – Erneuerung des Wegesteges in der vorhandenen Breite (lichtes Maß 1,55 m) zu.

## **Sachverhalt / Begründung:**

Die Eisenbahnüberführung der Sieg zwischen Menden und Troisdorf befindet sich im Gebiet des Verkehrsverbundes Rhein-Sieg zwischen Km 3,288 und Km 3,485 der ein- bzw. zweigleisigen Ausbaustrecke 2695 Troisdorf-Bonn-Oberkassel, zwischen dem Bahnhof Friedrich-Wilhelmshütte und dem Haltpunkt Menden.

Die vorhandene 6-feldrige Siegbrücke weist eine Länge von ca. 200 m auf und besteht aus einer Konstruktion aus Stahltrog-Überbauten. Die Deutsche Bahn AG plant, im Rahmen der Weiterführung der S 13 von Troisdorf nach Bonn-Oberkassel die bestehende Eisenbahnbrücke um einen eingleisigen Brückenteil für das zusätzliche Gleis der S 13 auf der Westseite zu erweitern.

Im Querschnitt des Stahlüberbaus wird auf der Ostseite ein ca. 1,55 m (lichtes Maß) breiter Wegesteg geführt, der von Fußgängern und Radfahrer genutzt wird. Dieser an die Eisenbahnbrücke angebaute Brückensteg besteht aus Stahlkonsolen sowie einem Belag aus Betonelementen und einem Stahlgeländer. Nach den Unterlagen der Verwaltung stammt der Brückensteg aus dem Jahre 1950.

Die Deutsche Bahn hat die Verwaltung im März 2014 über das Ergebnis einer durchgeführten Brückenprüfung informiert. Dabei hat der Fachgutachter der DB auf Verkehrssicherheitsprobleme des Rad-/Gehwegsteiges an der Eisenbahnbrücke hingewiesen und eine Sperrung sowie weitere Prüfung empfohlen.

Die Verwaltung hat den Wegesteg daraufhin unverzüglich noch im März 2014 für Radfahrer und Fußgänger gesperrt und ein weiteres Fachgutachten beauftragt.

Das prüfende Ingenieurbüro bestätigte mit Gutachten vom 15.10.2014 das Schadensbild an dem Wegesteg.

Das Gutachten sah vor, die dringendsten Schäden in einem ersten Schritt sofort zu reparieren, um den Geh-/Radweg wieder nutzbar zu machen. Für diese Reparaturen wurden Kosten in Höhe von 67.000,00 € angegeben.

In einem zweiten Schritt sollte dann der gesamte Geh-/Radweg dauerhaft saniert werden. Hierfür wurden Kosten in Höhe von ca. 381.000,00 € geschätzt.

Aufgrund der sehr hohen Sanierungskosten und der damaligen Aussage der DB, dass die vorhandene Stahlbrücke auch kurz- bis mittelfristig abgerissen werden soll, hat sich die Verwaltung aus wirtschaftlichen Gründen Gedanken über alternative Lösungsmöglichkeiten gemacht, die im Zuge des Neubaus der Brücke für die Linie S 13 evtl. zu realisieren wären.

Zur Abklärung der weiteren Vorgehensweise hat die Verwaltung im September 2015 eine Machbarkeitsstudie beauftragt. Die Beauftragung erfolgte an das für die Deutsche Bahn AG tätige Ingenieurbüro für die S-13 Linie.

Im Zuge der Machbarkeitsstudie hat sich dann in sehr intensiven Gesprächen mit der DB herauskristalisiert, dass die vorhandene Stahlbrücke nun doch nicht erneuert, sondern saniert wird und die nächsten 30 bis 40 Jahre erhalten bleiben soll.

Das hat zur Konsequenz, dass der Neubau des Radweges an der vorhandenen Brücke an gleicher Stelle die wirtschaftlichste, sinnvollste, am schnellsten zu realisierende und unkomplizierteste Variante darstellt.

Die Verwaltung stellt im Folgenden die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie zusammengefasst dar:

**Variante I a    Neubau einer separaten Geh-/Radwegebrücke aus Stahl auf der Westseite (flussabwärts) im Anschluss an die geplante neue Eisenbahnbrücke der S 13-Linie der DB AG**

Die neue Geh-/Radwegebrücke wird in einem Abstand von 50 cm neben der neu geplanten Bahnbrücke für die S-13-Linie errichtet und erhält eine Länge von ca. 200 m. Die geplante 3 m breite Brücke hat nach Abzug der Geländerbreiten eine nutzbare Breite (lichtes Maß) von 2,50 m und erhält somit die Mindestbreite für gemeinsame Geh-/Radwege nach den heutigen Richtlinien.

Vorteil:

- Die Mindestbreite für einen gemeinsamen Geh-/Radweg ist erfüllt.
- Die Brücke kann unabhängig von der Eisenbahnüberführung hergestellt werden.

Nachteil:

- Hohe Baukosten.
- Es findet ein Eingriff in das Stromprofil der Sieg statt.
- Es besteht keine direkte Verbindung zum bestehenden Geh-/Radweg auf Mendener Seite, dieser müsste zusätzlich hergestellt werden. Auf Troisdorfer Seite sind dagegen nur Anpassungsarbeiten erforderlich.

**Variante I b    Neubau einer separaten Geh-/Radwegebrücke aus Stahl auf der Westseite gemeinsam mit dem Brückenbauwerk der DB AG für die S 13-Linie**

Die Länge der Brücke sowie die Querschnittsbreiten sind identisch mit Variante I a.

Vorteil:

- Die Mindestbreite für einen gemeinsamen Geh-/Radweg ist erfüllt.
- Die Lösung I b ist günstiger als die Variante I a, da eine gemeinschaftliche Brücke mit der DB gebaut wird.

Nachteil:

- Hohe Baukosten.
- Es findet ein Eingriff in das Stromprofil der Sieg statt.
- Die Brücke kann nicht unabhängig von der Eisenbahnüberführung hergestellt werden. Somit müsste die Eisenbahnüberführung der DB neu geplant werden.
- Es besteht keine Verbindung zum bestehenden Geh-/Radweg auf Mendener Seite, dieser müsste zusätzlich hergestellt werden. Auf Troisdorfer Seite sind dagegen nur Anpassungsarbeiten erforderlich.

**Variante I c    Konsolenartige Anhängung einer Stahlkonstruktion an die geplante Brücke der DB für die S 13-Linie (auf der Westseite)**

Diese Überlegung wurde verworfen, da das Befestigen einer Stahlkonstruktion für den gemeinsamen Geh-/Radweg an das geplante Spannbetonbauwerk der S13-Linie aus technischen Gründen ausscheidet.

**Variante II a    Neubau einer separaten Geh-/Radwegebrücke aus Stahl auf der Ostseite in einem Abstand von 3 m zur Bestandsbrücke der DB**

Die Länge der Brücke sowie die Querschnittsbreiten sind identisch mit Variante I a.

Vorteil:

- Die Mindestbreite für einen gemeinsamen Geh-/Radweg ist erfüllt.
- Die Brücke kann unabhängig von der Eisenbahnüberführung hergestellt werden.
- Es kann an den bestehenden Geh-/Radweg auf Mendener Seite unmittelbar geschlossen werden.

Nachteil:

- Hohe Baukosten.
- Es findet ein Eingriff in das Stromprofil der Sieg statt.

**Variante II b Abbruch des bestehenden Wegesteges und Neuherstellung und Verbreiterung des Steges um 15 cm (lichtes Maß von bisher 1,55 m auf 1,70 m Breite)**

Die Erweiterung des Weges um 15 cm kann erreicht werden durch den Einsatz einer leichten Stahl-Gitter-Konstruktion. Eine größere Verbreiterung ist aus statischen Gründen nicht möglich.

Die Sanierungsarbeiten beinhalten den Abriss des vorhandenen Wegesteges, die Erneuerung der tragenden Stahlkonsolen sowie der Einbau der Stahl-Gitter-Konstruktion als neuer Belag mit neuem Geländer.

Vorteil:

- Die im Rahmen der Machbarkeitsstudien geschätzten reinen Ausbaurkosten in Höhe von 443.000 € (zzgl. Ingenieurkosten, Unvorhergesehenes) sind deutlich günstiger als der Neubau einer Geh-/Radweg-Brücke.
- Es kann unmittelbar an die vorhandenen Wegeanschlüsse auf Mendener und Troisdorfer Seite angeschlossen werden.
- Die Brücke kann unabhängig von der Eisenbahnüberführung hergestellt werden.

Nachteil:

- Die Geh-/Radweg-Breite von 1,70 m erfüllt nicht das Mindestmaß von 2,50 m für gemeinsame Geh-/Radwege.
- Die reinen Baukosten der Variante II b sind ca. 83.000 € teurer als bei Variante II c.
- Die Lebensdauer ist abhängig von der restlichen Standzeit der vorhandenen Eisenbahnbrücke. Die derzeitige Perspektive nach Auskunft der DB beträgt ca. 30 – 40 Jahre Restlebensdauer.

**Variante II c Abbruch des bestehenden Wegesteges und Neuherstellung in der bisherigen Stegbreite von 1,55 m (lichtes Maß wie bisher)**

Bei dieser Variante wird die bisherige Stegkonstruktion abgebrochen und durch eine neue Konsolenkonstruktion sowie einen Belag aus Stahlbetonplatten in der bisherigen Breite ersetzt. Das Geländer wird dabei ebenfalls erneuert.

Vorteil:

- Die im Rahmen der Machbarkeitsstudien geschätzten reinen Ausbaurkosten in Höhe von 361.000 € sind deutlich günstiger als der Neubau einer Geh-/Radweg-Brücke.
- Es kann unmittelbar an die vorhandenen Wegeanschlüsse auf Mendener und Troisdorfer Seite angeschlossen werden.

- Die Brücke kann unabhängig von der Eisenbahnüberführung hergestellt werden.
- Die geschätzten reinen Baukosten sind um ca. 82.000 € günstiger als bei Variante II b

#### Nachteil:

- Die Geh-/Radweg-Breite von 1,55 m erfüllt nicht das Mindestmaß von 2,50 m für gemeinsame Geh-/Radwege.
- Die Lebensdauer ist abhängig von der restlichen Standzeit der vorhandenen Eisenbahnbrücke. Die derzeitige Perspektive nach Auskunft der DB beträgt ca. 30 – 40 Jahre Restlebensdauer.

#### Ergebnis:

Die Verwaltung schlägt aufgrund der finanziellen Situation der Stadt vor, die preisgünstigste Variante II c weiter zu verfolgen und die Vergabe der weiteren Ingenieurleistungen vorzubereiten.

Im Rahmen der weiteren Planung sind die Auflagen und betriebsbedingten Vorgaben der Deutschen Bahn zum Bau des neuen Wegesteges auf der Eisenbahnüberführung noch abzustimmen.

Aufgrund der Baudurchführung im Bereich der Siegaue sind auch die notwendigen Genehmigungen bei der zuständigen Wasserbehörde einzuholen.

#### Weitere Finanzierung:

Die Baulast des Geh-/Radweges liegt bei der Stadt Sankt Augustin, allerdings befinden sich von der ca. 200 m langen Strecke ca. 30 m auf dem Gebiet der Stadt Troisdorf. Somit ist bezüglich einer Sanierung des Wegesteges bzw. eines evtl. Brückenneubaus einer Rad- und Gehwegbrücke Einvernehmen mit der Stadt Troisdorf zu erzielen. Darüber hinaus ist noch eine Regelung über eine Kostenteilung zu vereinbaren. Die Stadt Troisdorf hat bereits eine Kostenbeteiligung signalisiert.

Dafür benötigt die Verwaltung der Stadt Troisdorf allerdings eine Zustimmung des zuständigen Ratsausschusses über die fortzuführende Planungsvariante. Der nächste Ausschusstermin ist allerdings erst am 01.09.2016, so dass erst im Anschluss eine Entscheidung der Stadt Troisdorf vorgelegt werden kann.

Weiterhin finden zurzeit Gespräche mit dem Landesbetrieb Straßen NRW statt.

Der Landesbetrieb Straßen möchte während der Bauphase der benachbarten Melanbogenbrücke den Steg an der Eisenbahnbrücke als Ausweichmöglichkeit für Radfahrer und Fußgänger nutzen. Er ist bereit, sich kostenmäßig mit einem gewissen Prozentsatz an der Sanierung zu beteiligen.

Die Verhandlungen werden derzeit noch geführt.

Die verbleibenden Kosten der Brückensanierung einschl. Ingenieurkosten sind dann bei den nächsten Haushaltsanmeldungen zu berücksichtigen.

In Vertretung

Rainer Gleß  
Erster Beigeordneter

Die Maßnahme

- hat keine finanziellen Auswirkungen / ist haushaltsneutral  
 hat finanzielle Auswirkungen

Der Gesamtaufwand / Die Gesamtauszahlungen (bei Investitionen) beziffert/beziffern sich auf \_\_\_\_\_ €.

Mittel stehen hierfür im Teilergebnisplan / Teilfinanzplan \_\_\_\_\_ zur Verfügung.

Die Haushaltsermächtigung reicht nicht aus. Die Bewilligung von

über- oder außerplanmäßigem Aufwand ist erforderlich.

über- oder außerplanmäßigen Auszahlungen ist erforderlich (bei Investitionen).

Zur Finanzierung wurden bereits \_\_\_\_\_ € veranschlagt; insgesamt sind \_\_\_\_\_ € bereit zu stellen. Davon entfallen \_\_\_\_\_ € auf das laufende Haushaltsjahr.