

Sitzungsvorlage

Datum: 25.07.2023
Drucksache Nr.: **23/0305**

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Behandlung
Ausschuss für Mobilität	29.08.2023	öffentlich / Kenntnisnahme

Betreff

Sachstandsbericht zum geplanten Neubau einer Rad- und Gehwegbrücke über die Sieg mit Rampenneubau auf Troisdorfer Seite

Beschlussvorschlag:

Der vorgestellte Sachstandsbericht zum geplanten Neubau einer Rad- und Gehwegbrücke über die Sieg mit Rampenneubau auf Troisdorfer Seite wird zur Kenntnis genommen.

Sachverhalt / Begründung:

Seit Jahren ist der bestehende Steg an der Eisenbahnbrücke über die Sieg zwischen Menden und Troisdorf aus Verkehrssicherheitsgründen gesperrt. Daher hat die Verwaltung eine Machbarkeitsstudie für eine Sanierung des Rad- und Gehweges auf der Eisenbahnbrücke erstellt und in der Sitzung des Umwelt-, Planungs- und Verkehrsausschusses am 13.09.2016 vorgestellt. Der Ausschuss stimmte dem Vorschlag der Verwaltung zu, den Neubau einer eigenständigen Rad- und Gehwegbrücke über die Sieg weiter zu verfolgen. Zum Sachstand wurde in der Sitzung mitgeteilt, dass ein Einplanungsantrag zur Förderung der Maßnahme bei der Bezirksregierung bereits gestellt wurde und die grundsätzliche Förderfähigkeit bestätigt worden ist. Zum damaligen Zeitpunkt wurden Schätzkosten aufgrund der zu überplanenden Brückenfläche zugrunde gelegt, die eine reine Bausumme in Höhe von 1,5 Mio. € netto, d.h. 1,785 Mio. € brutto zuzüglich Ingenieurhonorare und Kosten für Ausgleichsmaßnahmen ergaben. Diese Kosten liegen dem damaligen Einplanungsantrag zugrunde. Der städtische Eigenanteil wurde dementsprechend mit 450.000,00 € beziffert. Zudem wurde damals davon ausgegangen, dass im Rahmen von Abstimmungen mit der Bezirksregierung und einer erforderlichen Zustimmung des Landschaftsbeirates ein weiteres Genehmigungsverfahren vermieden werden könne.

Die Planung für den Brückenneubau sowie die landschaftspflegerische Bearbeitung zur Durchführung des Bauvorhabens in der Siegaue wurde daraufhin an 2 Fachbüros vergeben.

Der Planungsentwurf wurde anschließend dem Gebäude- und Bewirtschaftungsausschuss in der Sitzung am 05.05.2020 vorgestellt. Die Brücke soll nunmehr im Abstand von 5,50 m stromaufwärts neben der alten Eisenbahnbrücke errichtet werden, da mehrere Versorgungsleitungen bzw. Transportleitungen direkt neben der Eisenbahnbrücke diese Änderung von bisher 3 m auf 5,50 m Abstand erforderlich machen. Die lichte Brückenbreite ist gegenüber der vorgestellten Machbarkeitsstudie von 2,50 m auf 3,30 m vergrößert worden, damit die Belange der Radfahrer angemessen berücksichtigt werden. Im östlichen Handlauf wird nach bisherigem Planungsstand alle ca. 6,50 m eine 1,0 m lange LED Beleuchtung zur Ausleuchtung der Gehfläche angeordnet.

Auf einen Pfeiler im Bereich der Sieg wird aus bautechnischen und ökologischen Gründen verzichtet. Die Konstruktion der Brücke soll als zweistegiger Trogquerschnitt in Stahlbauweise erfolgen. Für den geplanten Überbau ist eine Breite zwischen den Handläufen von 3,30 m vorgesehen, so dass sich mit einer Länge der Brücke von 202 m eine Brückenfläche von 667 m² ergibt.

Die Konstruktionshöhe der Längsträger beträgt konstant 1,40 m im Normalfeld und wird im Feld über der Sieg kreisbogenförmig bis in Feldmitte auf 2,30 m erhöht. Durch den relativ flachen Überbau wird die Landschaft nicht zugestellt.

Die Konstruktion soll nicht wie damals angedacht als Durchlaufbauwerk erstellt werden, sondern aus einer Kette von Einfeldträgern bestehen. Somit kann die Deutsche Bahn bei einer zukünftigen Sanierung bzw. Erneuerung der alten Eisenbahnbrücke im Bedarfsfall die einzelnen Felder der Rad-/Gehwegbrücke ausheben und nach Bauende wieder einsetzen.

Die Zufahrt zur Baustelle ist so geplant, dass aus Richtung Siegstraße kommend mobile Plattensegmente in der Siegaue für eine temporäre Baustraße ausgelegt werden, die nach Bauende ohne wesentliche Störung des Untergrundes wieder entfernt werden können. Die Überbauteile sollen dann mit Schwertransportwagen eingefahren werden.

An das neue Brückenbauwerk werden keine besonderen Anforderungen im Sinne eines übergeordneten oder individuellen Gestaltungskonzeptes gestellt, so dass die Gestaltung der Brücke im Wesentlichen durch ihre allgemeine Form und die Proportionen der einzelnen Bauteile bestimmt wird.

Die Planung ist somit konkretisiert worden, so dass sich gegenüber der Konzeptüberlegung aus der damals vorgestellten Machbarkeitsstudie mehrere notwendige Änderungen und Ergänzungen ergeben haben. Das Ingenieurbüro hat den Planungsentwurf zum Zeitpunkt der Sitzung am 05.05.2020 soweit erstellt und eine Kostenberechnung durchgeführt. Die Gesamtbausumme wurde in der Sitzung mit 4 Mio. € einschließlich Ingenieurleistungen und Kosten für Ausgleichsmaßnahmen angegeben. Die Höhe der Grunderwerbskosten konnte noch nicht festgestellt werden und kommt noch hinzu.

Weiterhin wurde am 05.05.2020 in der Sitzung berichtet, dass nach Abstimmung mit der Bezirksregierung für den Bau der Brücke ein Planfeststellungsverfahren durchzuführen ist, so dass die Belange für den Bau in dem FFH-Gebiet der Sieg angemessen berücksichtigt werden können. Der Fördersatz für das Förderprogramm Nahmobilität wurde in der Sitzung mit 70 % der Baukosten, (Ingenieurhonorar nicht inbegriffen) zzgl. 2 % Planungspauschale angegeben. Weiterhin wurde berichtet, dass die Stadt Troisdorf sich nach bisheriger Abstimmung mit einem Pauschalbetrag in Höhe von 161.000,00 € brutto an den Kosten beteiligen werde. Zu diesem Zeitpunkt stand ein Rampenneubau auf Troisdorfer Seite noch nicht zur Diskussion.

Hierzu hat sich die Troisdorfer Politik und Verwaltung erst im weiteren Verlauf entschieden. Die Rampe soll den barrierefreien Anschluss an den siegparallelen Rad- und Gehweg auf Troisdorfer Seite ermöglichen. Daher wurden die Höhe der aufzustockenden Ingenieurleistungen für den Rampenneubau auf Troisdorfer Seite sowie für weitere Ingenieurleistungen für die Siegbrücke am 19.11.2020 im Ausschuss mitgeteilt und beschlossen. Im Rahmen des Planungsfortschrittes und zwischenzeitlich gestiegener Baukosten waren die Ingenieurkosten später anzupassen, so dass am 09.06.2022 nochmals im Ausschuss eine Aufstockung des Ingenieurhonorars zu erfolgen hatte. Mit der Stadt Troisdorf wurde im November 2021 eine Verwaltungsvereinbarung abgeschlossen, wonach die Stadt Troisdorf nach Abzug des förderfähigen Kostenanteils 17,5 % der Kosten der Rad- und Gehweg-brücke und 100 % der Kosten für den Rampenbau auf Troisdorfer Seite übernimmt.

Aufgrund der neu zu planenden Rampe auf Troisdorfer Seite wurde es notwendig, auch den Brückenanschluss neu zu planen sowie die Ingenieurleistungen für die landschaftspflegerischen Maßnahmen auszuweiten.

Mittlerweile hat das planende Ingenieurbüro für den Brücken- und Rampenneubau die Entwurfsplanung vollständig ausgearbeitet, einen Umweltverträglichkeitsbericht erstellt und die Kostenberechnung auf den aktuellen Stand gebracht.

Ebenso sind die landschaftsplanerischen Ingenieurleistungen eines weiteren Fachbüros für die Erstellung eines landschaftspflegerischen Fachbeitrages, einer Artenschutzprüfung für terrestrische und aquatische Arten sowie einer FFH-Verträglichkeitsprüfung abgeschlossen worden.

Die beiden beauftragten Ingenieurbüros haben die zu erwartenden Baukosten einschl. Kosten für Ausgleichsmaßnahmen neu ermittelt.

Die Gesamtkosten für den Neubau der Rad- und Gehwegbrücke einschl. der Ingenieurhonorare und Ausgleichsmaßnahmen belaufen sich danach auf 7,8 Mio. € brutto zzgl. Grunderwerbskosten. Diese lassen sich derzeit noch nicht abschätzen. Nach derzeitigem Stand entfallen auf die Siegbrücke 4,885 Mio. € und auf die Rampe 2,915 Mio. €. Für den förderfähigen Anteil der Bau- und Grunderwerbskosten lassen sich voraussichtlich 80 % sowie eine Planungspauschale von 2 % generieren. Unter der Voraussetzung, dass der Förderantrag positiv beschieden wird und alle Baukosten förderfähig sind, beläuft sich der Eigenanteil der Stadt auf rund 1,375 Mio. € brutto.

Ein wesentlicher Anteil zum Grunderwerb hat mit der Deutschen Bahn stattzufinden. Diese teilte mit, dass erst nach Abschluss der Baumaßnahme geprüft wird, ob die Flächen an die Stadt Sankt Augustin verkauft werden können und zu welchem Kaufpreis.

Zur Rampe auf Troisdorfer Seite ist zu sagen, dass eine ca. 85 m lange Konstruktion, bestehend aus einer ca. 15 m langen Stahlbrücke im Bereich der bestehenden Treppenanlage sowie aus einer ca. 60 m langen betonierte Stützwandkonstruktion mit Erdaufschüttung neben der bestehenden Stützwand der angrenzenden Kreisstraße geplant worden ist. Die letzten ca. 10 m erhalten Winkelstützelemente bis zur Anbindung an den Bestandsweg entlang der Sieg. Die lichte Breite der Rampe ist aufgrund der Platzverhältnisse auf 2,80 m begrenzt. Die Gesamtkonstruktion erhält aus statischen Gründen zusätzlich Verpressanker, Spundwandprofile und Bohrpfahlwände.

Die Unterlagen für den Förderantrag, sowie zur Durchführung des Planfeststellungsantrags, liegen nunmehr versandbereit vor und können kurzfristig der Bezirksregierung zugesandt werden. Es wird mit einer Dauer des Planfeststellungsverfahrens von ca. 1 Jahr gerechnet. Da im Vorfeld mit dem Rhein-Sieg-Kreis schon diskutiert worden ist, warum die oberstromige Seite gewählt worden ist, wird erwartet, dass dies im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens nochmal ein Thema sein wird. Gegenüber dem Rhein-Sieg-Kreis wurde erläutert, dass die oberstromige Seite einen hochwasserfreien Anschluss an das bestehende Wegenetz auf Sankt Augustiner Seite bietet und auch der damaligen Wegeanbindung über den Eisenbahnsteg entspricht. Bei der unterstromigen Seite bestehen dagegen zusätzlich erhebliche Probleme mit den angrenzenden beiden großen Strommasten der Amprion. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens wird voraussichtlich die Open Grid Europe (OGE), die für die Ruhrgastransportleitungen zuständig ist noch Einwände anbringen. Die ursprünglich für das Jahr 2022 vorgesehene Umlegung einer Transportleitung aus dem Bereich der Eisenbahnbrücke und dem siegparallelen Uferweg verzögert sich, so dass zumindest die Rampe nicht ohne Entfernung der Ruhrgasleitung gebaut werden kann. Ebenso wird eine Stellungnahme der Naturschutzverbände erwartet.

Die weiteren Ingenieurleistungen für die Ausschreibung und Bauleitung sind später europaweit auszuschreiben. Mit einem Baubeginn wird dann frühestens im Zeitraum Mitte 2025 bis Anfang 2026 zu rechnen sein. Anzumerken ist, dass der beabsichtigte Ersatzneubau der benachbarten Melanbogenbrücke ebenfalls über ein Planfeststellungsverfahren zu regeln ist. Die neue Rad-Gehwegbrücke soll daher nach Möglichkeit vor Abriss der Melanbogenbrücke fertig gestellt werden, so dass Radfahrer und Fußgänger weiterhin eine Querungsmöglichkeit über die Sieg behalten.

Die Verwaltung beabsichtigt, weitere Gespräche mit der Deutschen Bahn zur Durchführung des Bauvorhabens auf dem Grundstück der DB zu führen. Ein Erörterungsgespräch soll auch mit dem Naturschutzverband BUND erfolgen.

In Vertretung

Rainer Gleß
Technischer Beigeordneter

Die Maßnahme

- hat keine finanziellen Auswirkungen / ist haushaltsneutral
 hat finanzielle Auswirkungen

Der Gesamtaufwand / Die Gesamtauszahlungen (bei Investitionen) beziffert/beziffern sich auf 7,8 Mio € zzgl. Grunderwerbskosten

- Mittel stehen hierfür im Haushaltsjahr 2023 in Höhe von 6,7 Mio. € zur Verfügung.
 Die Haushaltsermächtigung reicht nicht aus.

Im Entwurf des Haushaltes 2024 wurden statt 7,8 Mio. € 7,55 Mio. € angemeldet, da weitere rund 0,25 Mio. € schon in den Vorjahren für Ingenieurleistungen gebucht worden sind.

Die Grunderwerbskosten sind noch nicht berücksichtigt worden.

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

- Bei der Maßnahme wurden inklusionsrelevante Aspekte berücksichtigt.
 Die Maßnahme hat keine Auswirkungen auf die Inklusion.