Stadt Wuppertal
Der Oberbürgermeister

Bericht	Geschäftsbereich	Stadtgrün, Mobilität, Umwelt und Geodaten
	Ressort / Stadtbetrieb	Ressort 104 - Straßen und Verkehr
	Bearbeiter/in Telefon (0202) Fax (0202) E-Mail	Georg Heinz +49 202 563 6587 +49 202 563 8048 georg.heinz@stadt.wuppertal.de
	Datum:	17.10.2023
	Drucks.-Nr.:	**VO/0959/23** öffentlich

Sitzung am	Gremium	Beschlussqualität
31.10.2023	**Ausschuss für Verkehr**	**Entgegennahme o. B.**

Brücke Saarbrücker Straße

Grund der Vorlage

Bericht zur örtlichen Situation und zu Rahmenbedingungen für eine neue Brückenverbindung an der Saarbrücker Straße.

Beschlussvorschlag

Der Bericht der Verwaltung wird ohne Beschluss entgegengenommen.

Unterschrift

Meyer

Begründung

Die Fußgängerbrücke Saarbrücker Straße war eine Brücke zwischen der Saarbrücker Straße und der Straße Am Clef. Sie spannte sich über 4 Gleise der DB Netz AG und wurde im Jahr 1965 errichtet. Aufgrund von großen Bauwerksschäden, u. a. an den Spanngliedern, musste der Überbau aus Sicherheitsgründen im Jahr 2020 kurzfristig zurückgebaut werden.
Aktuell läuft die Wegebeziehung zwischen den Barmer Anlagen und der Barmer Innenstadt genau wie vor 1965 wieder über die Herzogbrücke (überführt die Heckinghauser Straße über die Gleise). Dies bedeutet einen Umweg von max. ca. 180 m. Je nachdem welches Ziel man in der Innenstadt hat bzw. wo der Ausgangspunkt liegt, können es auch weniger sein.
Vor dem Hintergrund begrenzter Mittel für Investitionsmaßnahmen und dem hohen Investitionsrückstau bei den rd. 1.700 Verkehrsbauwerken der Stadt konnte besonders der durch ein Ersatzbauwerk ersparte Umweg von nur ca. 180 m in den internen Haushaltsplanberatungen in Bezug auf ein ausgewogenes Kosten-Nutzen-Verhältnis bislang

nicht überzeugen, um eine zeitnahe Umsetzung der Brückenbaumaßnahme in Aussicht zu stellen. In diesem Zusammenhang sei auch auf den jüngst vorgestellten Bericht zur Bausubstanz der Wuppertaler Brücken im Hinblick auf die erforderliche Nachrechnung von Bestandsbauwerken verwiesen und den damit verbundenen nicht unerheblichen Handlungsbedarf für die kommenden Jahre mit der notwendigen Bindung der ohnehin knapp bemessenen Personalressourcen in der Bauherrnfunktion (VO/0649/23, Bericht zur Anwendung der Nachrechnungsrichtlinie an Straßenbrücken in städtischer Baulast, u.a. komplexe Neubaumaßnahmen Brücke Höfen und Südbrücke jeweils über die Gleisanlagen der Bahn).

Bei o. g. Umweg muss im Übrigen nicht zwingend die Heckinghauser Straße gequert werden (s. Abb. 1), sondern es kann auch über die Straße Am Clef und weiter wie bisher der Fußgängertunnel Am Clef genutzt werden. Die Linie in Magenta (kurz gepunktet) stellt die alte Wegebeziehung mit ca. 110 m dar und führte über die ehemalige Brücke und Spindel. Die Linie in Grün (lang gepunktet) zeigt die jetzige Weglänge mit ca. 285 m über die Herzogbrücke und die Straße Am Clef. Beide Wege haben den selben Start- und Endpunkt. Die Linie in Blau (kurz-lang gepunktet) legt die alte Weglänge an die jetzige, um zu verdeutlichen, bis wohin der zusätzliche Weg geht. Durch diesen Umweg kann allerdings der zu überwindende Höhenunterschied durch die geringere Steigung in der Straße Am Clef im Vergleich zur steileren Spindel aktuell komfortabler bewältigt werden.

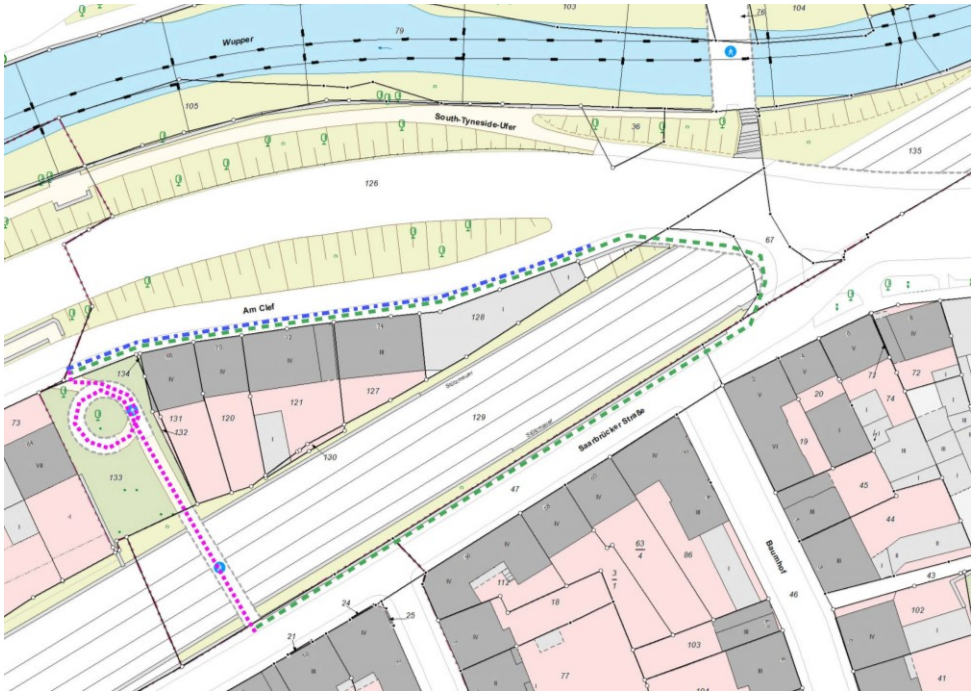


Abbildung 1: Wegelängenvergleich

Da bei der Brücke Saarbrücker Straße sehr beengte Platzverhältnisse vorliegen, wie sich auch beim Rückbau gezeigt hat, könnte erst im Rahmen einer Entwurfsplanung ein genauerer Zeit- und Ablaufplan für eine Neubaumaßnahme erstellt werden. Hier sind folgende Punkte im Wesentlich zu berücksichtigen:

- Die Baustelle kann nur von der Saarbrücker Straße angedient werden, da sich auf der Nordseite die „Spindel“ und eine Böschung befinden.
- Die angrenzende Bebauung, südlich der Straße durch Wohnbebauung (Kellerräume) und nördlich zwei versetzte Stützmauern geprägt, erweist sich als stark limitierender Faktor für den Lastabtrag bei einem Kraneinhub von Fertig- oder Modulbauteilen, was auch deren Größe einschränkt.
- Ebenso ist durch die Bebauung und das linienförmige Baufeld der Schwenkbereich stark begrenzt. Dies und der vorherige Punkt machen die Beschickung des Krans schwierig.

- Durch die Auflage der Feuerwehr für die Rettung und Anleiterbarkeit der Gebäude wird der verfügbare Platz weiter eingeschnitten.

Die Verwaltung rechnet überschläglich nach den erheblichen Kostensteigerungen der letzten beiden Jahre mit einem knapp 7-stelligen Betrag für die reine Bauleistung. Hinzu kommen die Planungskosten und die Kosten für die bahnspezifischen und allgemeinen Baubegleitleistungen. Diese liegen zusammen erfahrungsgemäß bei bis zu 30% der Baukosten. Dies ist unabhängig davon, ob die Brücke in Modulbauweise oder konventionell in (Teil-) Fertigteilbauweise ausgeführt wird. Eine Modulbauweise würde für einen reinen Stahlüberbau in Frage kommen, da hier kleinere Segmente (Module) zusammengefügt werden. Teilfertigteile bzw. Filigranfertigteile eher bei einer (Spann-) Betonbauweise. Welche Bauart bzw. welcher Baustoff gewählt wird, würde eine Variantenuntersuchung im Rahmen der Vorplanung zu einem Ersatzneubau zeigen.
Eine Fördermöglichkeit z. B. über die „Förderrichtlinien kommunaler Straßenbau“, wie es zurzeit z. B. an der Brücke Kluse oder der Loher Brücke der Fall ist, besteht derzeit nicht, da hier ausschließlich verkehrswichtige Straßen mit maßgeblicher Verbindungsfunktion gefördert werden. Die Möglichkeiten einer Förderung werden aber weiter beobachtet.
Wie die Verwaltung jüngst in Abstimmungsgesprächen für andere Maßnahmen mit der DB erfahren hat, bedarf der Vorlauf zur Anmeldung von Sperrzeiten für Arbeiten in diesem Umfang über Gleisen der DB-Netz AG inzwischen grundsätzlich mindestens 3 Jahre. Dies gilt seit einer Novellierung der DB-Richtlinien und somit für alle zukünftig geplanten (Bau-) Maßnahmen im Einflussbereich der Bahn.

Klimacheck

Hat das Vorhaben eine langfristige Auswirkung auf den Klimaschutz und/oder die Klimafolgenanpassung?

☒ neutral /nein

☐ ja, positive Auswirkungen

☐ ja, negative Auswirkungen

Begründung:

entfällt zum Bericht