Stadt Wuppertal
Der Oberbürgermeister

Beschlussvorlage	Geschäftsbereich	GB 1 Stadtentwicklung, Bauen und Mobilität
	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:	19.09.2024
	Drucks.-Nr.:	**VO/0851/24** öffentlich

Sitzung am	Gremium	Beschlussqualität
09.10.2024	**BV Elberfeld-West**	**Empfehlung/Anhörung**
29.10.2024	**Ausschuss für Verkehr**	**Entscheidung**

Ersatzneubau der Brücke Kirchhofstraße

Grund der Vorlage

Die Brücke Kirchhofstraße weist erhebliche bauliche Mängel auf und die Randträger und Gehwege wurden bereits im Jahr 2013 zurückgebaut. Seitdem ist die Brücke nur mehr für den Fußgängerverkehr freigegeben. Entscheidung zur Durchführung des Ersatzneubaus der Brücke Kirchhofstraße.

Beschlussvorschlag

Der Ausschuss für Verkehr beschließt den Ersatzneubau der Brücke Kirchhofstraße zu Gesamtkosten in Höhe von 4,3 Mio. € und einen Ablösebetrag in Höhe von 1,2 Mio. €.

Einverständnisse

Der Kämmerer ist einverstanden.

Unterschrift

Ohrndorf

Begründung

Der alterungsbedingte Zustand der bestehenden Straßenüberführung (SÜ) Kirchhofstraße über die Anlagen der Bahn mit 4 elektrifizierten Gleisen erfordert einen Neubau, der zugleich

die bestehenden Einschränkungen in der Traglast (BKL 45 nach DIN 1055) und in den Gehwegsbreiten (b≤1,90m) aufhebt.
Die aktuelle SÜ wurde 1962 errichtet und bildet bereits den dritten Umbau-/Ausbauzustand dieses Kreuzungsbauwerkes seit dessen Errichtung im Zuge des Bahntrassenbaus.

Neben der Anpassung der Traglast auf den aktuellen Stand der technischen Vorschriften muss die lichte Weite des Brückenbauwerks von heute ca. 15,40 m um ca. 2,60 m auf ca. 18,0 m vergrößert werden. Da in den bestehenden Maßen der Gefahrenbereich und Sicherheitsraum der Randgleise nach heutigem Stand der Technik bei Weitem nicht eingehalten ist, muss die DB eine Vergrößerung der lichten Weite und damit auch eine Änderung der Straßenüberführung verlangen. Die vorhandene lichte Höhe ist mit ca. 5,95 m dagegen ausreichend und wird beibehalten.
Des Weiteren sind auch die gleisparallelen nordwestlichen und südöstlichen Stützwände im Brückenbereich auf einer Länge von ca. 40 m auf eine Höhe von ca. 3,1 m zurückzubauen und die Einschnittböschung entsprechend anzupassen.
Diese Änderungsverlangen der beiden Kreuzungsbeteiligten Stadt Wuppertal und DB AG können nur durch einen Brückenneubau realisiert werden, so dass eine Maßnahme nach § 12 Abs. 1 Nr. 2 Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) vorliegt. Dies bedeutet, dass beide Kreuzungspartner an der Baumaßnahme beteiligt sind und die Kosten gemäß einer zu schließenden Kreuzungsvereinbarung zu teilen sind.

Für die bestehende Leitungsüberführung Dritter auf der West- und Ostseite der bestehenden SÜ und für die geplanten zusätzlichen Versorgungsleitungen von Wasser und Gas wird aus konstruktiven Gründen und im Besonderen hinsichtlich des Bauablaufs eine dauerhafte separate Leitungsbrücke hergestellt. Diese wird vor Beginn der Abbrucharbeiten neben dem Bestandsbauwerk errichtet, sodass die Leitungen (Glasfaserleitungen der Telekom und Stromleitungen der WSW) umverlegt werden können. Außerdem soll die Leitungsbrücke während der gesamten Bauzeit für Fußgänger zum Erreichen der auf der Südseite der Gleise gelegenen Friedhöfe und des Stadtteils Wuppertal-Sonnborn temporär ausgebaut werden. Die Leitungsbrücke soll im Anschluss an die Maßnahme in das Eigentum und die Unterhaltungslast der WSW übergeben werden.

Die Konstruktion der neuen SÜ besteht aus einem Rahmenriegel mit 4 gevouteten Spannbeton-Fertigteilen (FT) mit einer 25 cm dicken Ortbetonergänzung.
Die Fertigteile mit einem Montagegewicht von 24 t werden von der Südseite aus montiert.
Die seitlichen Ränder des Überbaus (Gehwege) erhalten jeweils eine Kappenkonstruktion. Die Nutzbreite als Gehweg beträgt 2,00 m.
Der vertikale Berührungsschutz reicht von Widerlager zu Widerlager und wird auf der Westseite der SÜ und der Ostseite der Leitungsbrücke eingebaut.
Die 75 cm breite Lücke zwischen der SÜ und der Leitungsbrücke wird mit einer individuellen Konstruktion in Anlehnung an die Regelung der DB InfraGO AG für den horizontalen Berührungsschutz geschlossen. Im Anschluss an den westlichen Berührungsschutz wird auf der SÜ ein Füllstabgeländer vorgesehen, ebenso auf der gesamten Ostseite. Auf der Leitungsbrücke wird im Anschluss an den Berührungsschutz und für die Nutzung als bauzeitlicher Gehweg auf der Westseite durchgehend ein Rohrgeländer ausgeführt.
Auf Grund des großen Längsgefälles auf der SÜ und der relativ geringen Überbaulänge sind Abläufe auf der Brücke nicht erforderlich.

Die Unterbauten der Massivrahmenkonstruktion sind als Kastenwiderlager ausgebildet. Für die Anbindung der höher gelegenen Straßen werden auf der Nordseite im Anschluss an die Flügelwände des Kastenwiderlagers flach gegründete Winkelstützwände erforderlich.

Die Leitungs- und temporäre Gehwegüberführung wird als Stahlkonstruktion aus Walzprofilen mit einer Gitterrostabdeckung auf der Oberseite der Hauptträger ausgeführt. Der Überbau der Leitungsbrücke ist mit den als Kastenwiderlagern ausgebildeten

Unterbauten auf der Südseite biegesteif verbunden und auf der Nordseite auf Verformungsgleitlagern gelagert.

Es ist geplant, die Leitungsbrücke im Vorgriff in 2025 herzustellen, damit die vorhandenen Versorgungsleitungen (Strom und Telekom/Glasfaser), welche bauzeitlich nicht unterbrochen werden können, vor dem Abbruch der alten Brücke umgelegt werden können. Der Bau der SÜ erfolgt in 2026 im Schatten der Baumaßnahmen des Hochleistungskorridor (HLK) der DB InfraGO AG. Abstimmungs- und Einplanungsgespräche hierzu laufen und sind auch schon weit fortgeschritten. Aufgrund des hohen Zeit- und daraus resultierendem Baudrucks des HLK erweist sich die Einplanung aber als schwierig.

Klimacheck

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

☐ neutral /nein

☒ ja, positive Auswirkungen

☐ ja, negative Auswirkungen

Begründung:

Durch den Ersatzneubau wird die Brücke wieder für den Fahrzeugverkehr frei und die Umfahrung fällt weg.

Kosten und Finanzierung

Die voraussichtlichen Gesamtkosten der Baumaßnahme betragen brutto ca. 4,3 Mio. €. Hiervon sind ca. 3,95 Mio. € kreuzungsbedingte Kosten und werden insoweit nach § 12 Abs. 1 Nr. 2 EKrG gemeinsam von der DB InfraGO AG und vom Straßenbaulastträger (Stadt Wuppertal) getragen. Weiter sind ca. 350.000 € nicht kreuzungsbedingte Kosten.
Die nicht kreuzungsbedingten Maßnahmen, wie z.B. Umverlegung und Anschluss der Versorgungsleitungen trägt die Stadt Wuppertal alleine. In welcher Höhe die Leitungsträger an diesen Kosten beteiligt werden, wird derzeit noch verhandelt.

Von den genannten kreuzungsbedingten Kosten entfallen nach § 12 Abs. 1 Nr. 2 EKrG
- auf die DB InfraGO AG ca. 53 %, voraussichtlich ca. 2,1 Mio. € und
- auf die Stadt Wuppertal ca. 47 %, voraussichtlich ca. 1,85 Mio. €.

Die Ermittlung des Kostenteilungsschlüssels ist gesetzlich geregelt und erfolgt nach Fiktiventwürfen.

Die kreuzungsbedingten Kosten setzten sich zusammen aus den Kosten für die Errichtung der SÜ, den Kosten des Abbruchs, dem Bau der Leitungsbrücke (auch als bauzeitliche FÜ genutzt), der Verkehrsanlagen und den Baunebenkosten. Die Bauwerkskosten belaufen sich auf ca. 3,3 Mio. € und die Baunebenkosten betragen ca. 0,65 Mio. €.
Es ist vorgesehen, die Leitungsbrücke nach Abschluss der Baumaßnahme in die Erhaltungslast der Leitungsbetreiber (WSW) zu übergeben. Hierzu laufen die Verhandlungen ebenfalls noch.

Des Weiteren ist bei Kreuzungsmaßnahmen nach EKrG ein Ablösungsbetrag zu ermitteln und zu bezahlen. Dieser Betrag soll den durch die Maßnahme schlechter gestellten für die Beteiligung an den Entstehungskosten entschädigen. Die Ablösesumme richtet sich nach der Ablösungsbeträge-Berechnungsverordnung (ABBV). Hieraus ergibt sich ein Ablösebetrag, welchen die Stadt Wuppertal an die DB InfraGO AG zu zahlen hat, von ca. 1,2 Mio. €. Diese

Summe rührt u. a. daher, dass die jetzige Brücke ihre theoretische Nutzungsdauer nahezu erreicht hat.

Zusammenstellung:

	DB InfraGO AG	Stadt Wuppertal	Gesamt
Kreuzungsbedingte Kosten	ca. 2,1 Mio. €	ca. 1,85 Mio. €	ca. 3,95 Mio. €
Nicht kreuzungsbedingte Kosten		ca. 0,35 Mio. €	ca. 0,35 Mio. €
Ablösebetrag	- ca. 1,2 Mio. €	ca. 1,2 Mio. €	
Summe	ca. 0,9 Mio. €	ca. 3,4 Mio. €	ca. 4,3 Mio. €

Die Gesamtkosten setzen sich aus folgenden Anteilen zusammen:

Straßenüberführung, inkl. Abbruch Bestandsbauwerk	ca. 2.080.000 €
Leitungsbrücke	ca. 825.000 €
Nördliche Stützwand	ca. 60.000 €
Teilabbruch gleisparallele Stützwände	ca. 250.000 €
Teilabbruch Fundamentsporne bestehende Straßenüberführung	ca. 85.000 €
Anpassungsarbeiten (Leitungsbau, etc.)	ca. 350.000 €
Baunebenkosten (Planungsleistung, Prüfingenieur, etc.)	ca. 650.000 €
Summe	ca. 4.300.000 €

Die Aufstellung führt zu einer Kostenbeteiligung der Stadt Wuppertal von insgesamt ca. 3,4 Mio. €. Bei einer voraussichtlichen Nutzungsdauer von 70 Jahren sind jährliche Abschreibungen von rd. 48.600 € zu erwarten.

Im Haushaltsplan 2024/2025 wurden Mittel i. H. v. **3.550.000 €** für die Jahre 2024-2027 auf dem PSP-Element 5.200006.100.004 „Brücke Kirchhofstraße“ eingeplant:

- 2024: 100.000 €
- 2025: 1.000.000 €
- 2026: 1.450.000 €
- 2027: 1.000.000 €

Die noch nicht eingeplanten Einnahmen der DB InfraGO AG i. H. v. **900.000 €** können durch Umschichtung zur Deckung des Fehlbedarfes verwendet werden.

Zusätzlich ist im Haushaltsplan 2024/2025 für 2025 eine Verpflichtungsermächtigung in Höhe von 2.450.000 € eingetragen.

Die endgültigen Kosten und anteiligen Beträge ergeben sich erst aus der Schlussrechnung der Gesamtmaßnahme.

Zeitplan

Die Ausschreibung der Baumaßnahme soll unmittelbar nach Beschlussfassung veröffentlicht werden. Der Bau der Leitungsbrücke erfolgt im Jahr 2025 vorlaufend zur Brückenbaumaßnahme in 2026, welche im Schatten des Ausbaus der Bahnstrecke zum Hochleistungskorridor (HLK) der DB InfraGO AG stattfindet.

Anlagen

Anlage 1: Entwurfsplan Bauwerksplan
Anlage 2: Entwurfsplan Leitungsbrücke