

Vorlage Nr.: 2020/061

Beschlussvorlage

öffentlich

Beratungsfolge	Bericht	Sitzung am	TOP
Kreistag	FBL E	23.06.2020	12

Ersatzneubau der Brücke über die Lippe K32 sowie des Ausbaues des Rad-Gehweges entlang der K32 –Buerer Straße / Dorfstraße - Abschnitt 3 in Marl und Dorsten

Beschlussvorschlag:

1. Die von der Verwaltung durchgeführten Maßnahmen zur Vorbereitung des Ersatzneubaus werden zur Kenntnis genommen.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, die Planungen sowie die Ermittlung der Kosten durchzuführen, die Finanzierung und die Zuwendungen sicherzustellen und sämtliche rechtlichen Voraussetzungen bis hin zur Ausführung für den Neubau des Brückenbauwerks über die Lippe zu beauftragen und durchzuführen. Darüber hinaus soll im Zuge der Brückenbaumaßnahme die Rad-Gehwege-Verbindung beginnend an der Brücke über den Wesel-Datteln-Kanal bis zum Ortseingang Dorsten-Hervest radverkehrsgerecht ausgebaut werden.
3. Die Verwaltung berichtet kontinuierlich über die Sachstände.

Darstellung des Sachverhaltes:

Veranlassung / Bestandssituation:

Die K32-Buerer Straße / Dorfstraße beginnt im Süden an der Bundesstraße 225 in verläuft in Stadtgebiet Marl an dem INDU Gewerbepark vorbei nach Norden bis zur Landestraße 509 (Halterner Straße) in Dorsten Ortsteil Hervest. Im Streckenverlauf überquert die K32 den Wesel-Datteln-Kanal (WDK) und die Lippe.



Süberkrüb
Landrat

Das Brückenbauwerk über den WDK wurde in 2016/17 vom Wasser- und Schifffahrtsamt Duisburg Meiderich neu in größerer Höhe und Weite errichtet. Der Kreis ist Baulastträger der Fahrbahn auf der Brücke.

Das Bauwerk über die Lippe befindet sich in Sichtweite des Kanalbauwerks. Der Kreis Recklinghausen ist hier Eigentümer / Baulastträger des gesamten Ingenieur Bauwerkes. Das Bauwerk ist im Jahre 1926 als Stahlbaubrücke aus Stahlbeton auf Stahlblechen und -trägern hergestellt worden. Der Brückenüberbau ist als mehrfeldriger Durchlaufträger mit Gerbergelenken ausgeführt worden.

Im 1945 wurde die Brücke an mehreren Stellen durch Sprengungen beschädigt. Der Brückenüberbau stürzte in direkter Folge davon in die Lippe. Im Jahre 1947 wurde der Überbau geborgen und die entstandenen Schäden repariert. Die Brücke überspannt die Lippe in einer Breite von rund 120,00 m.

In 2018 wurde das Bauwerk einer Hauptprüfung unterzogen. Das Bauwerk wurde mit der Zustandsnote 4,0 bewertet. Die OSA-objektbezogene Schadensanalyse- dieser Prüfung zeigte erhebliche Korrosionsschäden der Stahlkonstruktion. Den akuten Handlungsgeboten des Gutachters wurde unverzüglich gefolgt. Die Lager der Brücken-Nordseite wurden mit Notstapeln gesichert. Weiter wurde der Rad-Gehweg, welcher auf der Westseite auskragte, eingezogen und auf die Fahrbahn verlegt. In Folge dessen, musste ein Fahrstreifen der Brücke aufgehoben werden. Der Verkehr wird seitdem mittels Lichtsignalanlage wechselseitig einstreifig über die Brücke geführt.

Eine Analyse der Schäden sowie Materialprüfungen kamen zu dem Ergebnis, das eine Sanierung der aufgezeigten Schäden einem Neubau gleichkommen würde. Alle angefragten Unternehmen haben eine Sanierung der Brücke abgelehnt bzw. eine Gewährleistung auf Sanierungsleistungen sowohl im Überbau als auch im Bereich der Widerlager / Fundamente ausgeschlossen.

Im Ergebnis wäre eine Sanierung, die zu einer nachhaltigen, zumindest aber signifikanten Verlängerung der Nutzungsdauer der 94 Jahre alten Brücke geführt hätte, daher nicht möglich gewesen.

Hinsichtlich der Verkehrsbedeutung ist die Nutzung für den ÖPNV (Buslinie 227), die Andienung landwirtschaftlicher Flächen zwischen Lippe und Kanal sowie die Sicherstellung von Feuerwehr und Rettungsfahrten hervorzuheben. Zudem wird die Strecke intensiv durch den Radverkehr genutzt.

Die Sicherstellung der überörtlichen Wegebeziehung zwischen Marl und Dorsten sowie Haltern am See bedarf daher der Brückenerneuerung.

Bewertungsmatrix der Einflussfaktoren

Die Verwaltung hat die verschiedensten Szenarien für eine Erneuerung der Brücke – auch unter Berücksichtigung eine 0-Variante geprüft. Die nachfolgende

Variante 1	Ersatzbauwerk in gleicher Trasse / Herstellung unter bauzeitlicher Vollsperrung						
Erläuterung	Die K32-Buerer Straße wird während der gesamten Bauzeit <u>voll gesperrt</u> . Das Brückenbauwerk wird abgerissen und an gleicher Stelle neu entsprechend der verkehrlichen Anforderung gebaut.						
Variante 2	Ersatzbauwerk in gleicher Trasse mit Interimbauwerk / Wegebeziehung bauzeitlich via Interim						
Erläuterung	Vor Beginn der Neubaumaßnahme des Brückenbauwerks wird parallel <u>ein Interim-bauwerk errichtet</u> . Danach beginnt der Abriss und der Neubau des Brückenbauwerks in jetziger Lage.						
Variante 3	Abbruch des Bestandsbauwerk / Rückbau der Wegebeziehung zu einer Rad- Gehwegverbindung						
Erläuterung	Die K32-Buerer Straße wird unter Vollsperrung abgerissen. Als neue Brücke über die Lippe wird eine <u>Brücke für Radfahrer und Fußgänger</u> gebaut.						
Variante 4	Abbruch des Bestandsbauwerk / Rückbau der Wegebeziehung zwischen Marl und Dorsten-Hervest						
Erläuterung	Die Brücke über die Lippe der K32-Buerer Straße wird abgerissen und <u>nicht wieder errichtet</u> . Die Verbindung zwischen Marl und Dorsten-Hervest wird aufgelöst.						
Bewertungs-Faktoren	Variante 1	Variante 2	Variante 3	Variante 4			
Zeit / Schnelligkeit bis zur Fertigstellung	3	0	2	2			
Eingriff in Landschaft und Natur	1	1	1	2			
Eingriff in Gewässer	1	0	1	2			
Verkehrsführung / Umleitung	1	3	0	0			
ÖPNV / Rettungsdienst	0	3	0	0			
Kosten	3	0	3	2			
Unterhaltung	3	0	3	3			
Summe	12	7	10	11			
Legende	Auswirkung	0	sehr schlecht				
		1	schlecht				
		2	gut				
		3	sehr gut				

Nach einer ersten Kalkulation sind Kosten in Höhe von insgesamt 15.000.000,00 € für die Erneuerung des Bauwerkes inklusive Radwegeführung anzusetzen. Dieser

Kostenansatz wäre in etwa gleicher Höhe nochmal für ein Interimsbauwerk anzusetzen.

Das Projekt dürfte nach den Richtlinien zur Förderung des kommunalen Straßenbaus (FöRi-kom-Stra) förderfähig sein. Die Förderquote für den Kreis Recklinghausen liegt bei 70+5% („strukturschwache Region“). Das Projekt ist im Rahmen der Einplanungsgespräche der Bezirksregierung Münster bereits im Herbst des vergangenen Jahres informell vorgestellt worden.

Als Zeithorizont sind 3 Jahre Planungsvorlauf inklusive Vergabeverfahren sowie 2 Jahre Bauausführung (Abbruch und Neubau) größtenteils unter Vollsperrung zu kalkulieren. Bei einem Neubau der Brücke würde sich die zu überspannende Länge durch die Berücksichtigung der rechtlichen Rahmenbedingungen (FFH- und Naturschutzgebiet Lippeaue, Überschwemmungsgebiet, parallel Uferentfesselung durch den Lippeverband) auf voraussichtlich 140,00 m vergrößern. Die projektierte Breite würde sich durch den Radweg nur unwesentlich vergrößern.

Die Verwaltung verfolgt die Doppelstrategie, die Wegebeziehung soweit und solange wie möglich verkehrssicher aufrecht zu erhalten und parallel den Neubau der Brücke zu planen.

Die Planungskosten der Maßnahmen sind daher in dem durch den Kreistag beschlossenen Investitionspaket des Kreises Recklinghausen vom 27.05.2019 TOP 14 unter –Sanierungsmaßnahmen Tiefbau sowohl unter lfd. Nr. 7 „Ingenieurbauwerke –Sanierung (Unterhaltung des Bauwerkes bis zur Fertigstellung Ersatzbauwerk) mit 2.700.000 € und unter lfd. Nr. 3 „Ingenieurbauwerke – Neubau“ mit 5.000.000 €) enthalten.

Bis zum Beginn der durch Beschluss festgelegten Maßnahmen wird versucht, das bestehende Bauwerk für den Verkehr, sei es auch in beschränkter Weise, aufrecht zu erhalten. Bis dahin können auch Maßnahmen, wie z. B. Ablastung durch den Rückbau von Kragarmen, erforderlich werden. Die Aufhebung der Passage über die Lippe aufgrund weiter voran schreitender Schäden, sollte hierbei letztes Mittel sein, kann aber nicht gänzlich ausgeschlossen werden.

Im Falle einer Vollsperrung würde durch die nahezu parallele Linienführung die Landestraße L608 den Individualverkehr aufnehmen können. Die aktuell im Stundentakt fahrende Buslinie 227 müsste wie im Falle der in den zurückliegenden Jahren im Zuge der Kanalbrückensanierung auf gleicher Strecke bereits praktizierten Nutzung der Landestraße rund 2,7 km zusätzliche Wegestrecke fahren.

Eine alternative Radverkehrsführung sowie die verkehrliche Erreichbarkeit der im Umfeld befindlichen landwirtschaftlichen Flächen wäre deutlich komplexer.

Die Verwaltung arbeitet auch hier an einem Lösungsansatz

Relevanz für den Klimaschutz:

☐ Keine unmittelbaren Auswirkungen	☒ Positive Auswirkungen	☐ Negative Auswirkungen
Begründung: Die Kreisverwaltung setzt damit konsequent die Förderung des ÖPNV und die Steigerung der Attraktivität des Radverkehrs als alternativer Verkehrsträger im Rahmen des Vestischen Klimapaktes um.		