

Vorlage Nr.: 2021/144

Beschlussvorlage

öffentlich

Beratungsfolge	Bericht	Sitzung am	TOP
Ausschuss für Landwirtschaft und Bauwesen	Herr Uhlenbrock	01.09.2021	5
Kreisausschuss	Herr Haumann	13.09.2021	17
Kreistag	Herr Haumann	29.09.2021	25

Interim zur Erhaltung der Verkehrsbeziehung über die Lippe- Brücke K32 bis zum Ersatzneubau und Bau der Radverkehrsverbindung zw. Buerer Straße / Dorfstraße – K32 Abschnitt 3 in Marl und Dorsten

Beschlussvorschlag:

1. Die von der Verwaltung durchgeführten Maßnahmen zur Vorbereitung des Ersatzneubaues werden zur Kenntnis genommen.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, ergänzend zu dem Beschluss über den Bau eines Ersatzbauwerks – (Beschluss der 29. Sitzung des Kreistages TOP12 aus 2020) -die Verkehrsbeziehung über die Lippe- K32 Brücke mittels Behelfes mit eingeschränktem Querschnitt in Zustand aufrecht zu erhalten. Es sind sämtliche rechtlichen Voraussetzungen zur Errichtung und Unterhaltung bis zum Zeitpunkt der Neuerrichtung des Bauwerks in verkehrserforderlicher Abmessung zu treffen. Die Finanzierung zur Errichtung eines Interims und dessen Unterhaltung ist bis zum Neubau der Brücke sicherzustellen.
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.



Klimpel
Landrat



Butz
Kreisdirektor

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 anschließende Bauwerk über die Lippe befindet sich in Sichtweite des Kanalbauwerks. Der Kreis Recklinghausen ist hier Eigentümer / Baulastträger des gesamten Ingenieurbauwerkes. 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.

In 2018 wurde das im 2. Weltkrieg teilzerstörte 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 Brückennordseite 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 daher eine Sanierung, die zu einer nachhaltigen, zumindest aber signifikanten Verlängerung der Nutzungsdauer der 94 Jahre alten Brücke geführt hätte, 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 sowohl im Alltagsradwegenetz als auch radtouristisch (u.a. Römer-Lippe-Route) genutzt. Alternative Streckenführungen für diese Verkehrsteilnehmer bestehen im näheren Umfeld nicht. Die Sicherstellung der überörtlichen Wegebeziehung zwischen Marl und Dorsten sowie Haltern am See bedarf daher der Brückenerneuerung.

Mit Beschluss des Kreistages vom 23.06.2020, Tagesordnungspunkt 12, wurde die Verwaltung beauftragt, den Ersatzneubau der Brückenbauwerks in gleicher Trasse unter bauzeitlicher Vollsperrung und den Ausbau der Rad- Gehwegeverbindung entlang der K32 zu planen und ausführen.

In der Beschlussvorlage wurde auf Seite 4 Absatz 6 wiederholt auf die Mängel der vorhandenen Bauwerkssubstanz hingewiesen.

Wortlaut:

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 voranschreitender Schäden, sollte hierbei letztes Mittel sein, kann aber nicht gänzlich ausgeschlossen werden.

Die damals angezeigte engmaschige Überwachung des Bauwerkes wurde mit Besichtigungen in kurzen Abständen mit Fokus auf die Brückenlager und die in der OSA aufgeführten Mängel der Stahlkonstruktion durchgeführt.

Am 28.07.2021 hat eine in diesem Zyklus erforderliche Prüfung des gesamten Bauwerks - Einfache Prüfung – gemäß DIN 1076 stattgefunden.

Die Verschriftlichung dieser Untersuchung, welche durch ein externes Büro mit Vorkenntnissen des Bauwerkes unter Beteiligung des Fachdienstes Tiefbau und Kreisgartenbaulehrbetrieb (FD 66) durchgeführt wurde, steht noch aus.

Die Aussage von Prof. Dr. Horstmanns, Büro EZI:

„Der Zustand des Bauwerkes hat sich verschlechtert, die Korrosion der Kragarme ist weiter vorangeschritten, hier besteht Handlungsbedarf.“

Die Bewertung führt im Ergebnis zu vergleichbaren Ergebnissen wie beim Neubau der Lippebrücke K09 in Datteln-Ahsen.

Somit ist eine Verkehrslösung bis zum Beginn der Bauarbeiten des Ersatzbauwerkes zu ermitteln.

Die Planung bis zur Ausführung des Ersatzneubaus und der Radwegeverbindung wird noch mindestens 3-5 Jahre in Anspruch nehmen. Hierbei ist vergleichbar der Lippebrücke Ahsen die Genehmigungslage im Landschafts- und Naturschutzgebiet diffizil und zeitaufwendig (siehe Erläuterung zur Beschlussvorlage vom 23.06.2020).

Der Fachdienst Tiefbau und Kreisgartenbaulehrbetrieb (FD 66) strebt den Aufbau eines Interim-Bauwerkes mittels eines Überbaus mit Behelf-Brückenelementen an. Hierbei soll der vorhandene Überbau des Bestandsbauwerkes abgelastet - aufgenommen und entsorgt - werden. Anschließend soll ein Behelf mit konfektionierten Bauteilen über die Lippe gespannt werden. Diese sollen dann bis zur Ausführung des Ersatzneubaus unterhalten werden.

Da hierfür Bauteile wie Pfeiler und Straßenanschlüsse aus dem Bestand übernommen werden, ist es wahrscheinlich, dass der Behelf einen beschränkten Straßenquerschnitt ausweist. Als Minimum soll mindestens ein Fahrstreifen mit signalisierter Führung und ein beengter Rad- /Gehweg zur Zweirichtungs-Nutzung in verminderter Breite zur Ausführung kommen.

Genaue Abmessungen und Ausführungen können aufgrund der Kürze der Zeit seit Erkenntnis noch nicht mitgeteilt werden.

Darüber hinaus recherchiert der FD 66 aktuell Lieferbedingungen und -möglichkeiten. Die Situation in den Hochwassergebieten von NRW und Rheinland-Pfalz (RLP) trägt zu einer Verknappung des Marktangebotes bei. Festzuhalten ist, dass die Kreisverwaltung oder kreisangehörige Städte keine eigenen Materialien, zum Bau oder zur Unterhaltung eines solchen Bauwerkes besitzen. Die Ausführung, der Bau und die Unterhaltung eines Behelfes müssen somit auf dem Wege der Angebotsermittlung und Vergabe erfolgen. Die Kosten für den Bau werden auf eine einstellige Mio. € Summe geschätzt.

Die Kosten der Unterhaltung bleiben daher weiteren Recherchen vorbehalten und können aktuell nicht valide geschätzt werden.

Neben der Null-Variante (Vollsperrung bis zum Brückenneubau) bliebe als Alternative nur zu versuchen das Bestandsbauwerk mittels zugelassener Techniken, wie Austausch von Stahlteilen (Lagern und Stahlträgern und -blechen) über die Zeit zu retten. Hierbei kann eine dauerhafte (3-5 Jahre) Erhaltung nicht zugesagt werden. Die Arbeiten könnten ebenfalls nur unter Vollsperrung des Bauwerkes ausgeführt werden. In sanierten Zustand käme es dann zu erheblichen Beschränkungen. Eine Garantie zur weiteren Nutzung im jetzigen Zustand kann nicht übernommen werden. Es könnte zu weiteren Beschränkungen und Ablastungen kommen.

Zur validen Sicherung der Verkehrsverbindung bleibt somit nur der Bau eines Behelfs bis zum Brückenneubau.

Der Bau des Behelfs ist förderrechtlich nicht zuwendungsfähig. Eine Refinanzierung mittels Fördergelder ist somit nicht gegeben. Der FD 66 steht jedoch mit der Bezirksregierung Münster bzgl. alternativer Möglichkeiten in Kontakt.

Die Kosten für die Errichtung des Behelfs in einstelliger Millionen Höhe ist konservativ geschätzt. Die Bau-Preisentwicklung in der Pandemie und aktuelle Hochwasser-Situation in Teilen von NRW und RLP stellen jedoch eine weitere Belastung des ohnehin beschränkten Auftragnehmerfeldes im überhitzten Markt dar. Die Unterhaltung des Bauwerkes bis zur Errichtung des Ersatzneubaus und Radweges muss ebenfalls durch den Aufsteller des Behelfes erfolgen. Die Kosten hierfür sind im Haushalt ebenfalls konsumtiv zu veranschlagen.

Relevanz für den Klimaschutz:

☐ Keine unmittelbaren Auswirkungen	☒ Positive Auswirkungen <i>(Begründung erforderlich)</i>	☐ Negative Auswirkungen <i>(Begründung erforderlich)</i>
Begründung: Die Kreisverwaltung setzt konsequent die Förderung des ÖPNV und die Steigerung der Attraktivität des Radverkehrs als alternativer Verkehrsträger im Rahmen des Vestischen Klimapaktes um. Bestehende Linien und Verbindungen werden aufrecht erhalten. Durch Umleitungsverkehre entstehende zusätzliche CO² Belastungen werden vermieden.		