

erstellt am: 28.02.2022

- öffentlich -

Brücke über den Eschbach

Ressort 5: Beigeordneter Budde
Vorlage erstellt: 61-3 Mobilität und generelle Planung in Abstimmung mit
61-1 Management Straßenvermögen, Organisation, Controlling,
Städtebauförderung / 67 Natur und Umwelt / 90-3 Tiefbau und Ver-
kehr

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Zuständigkeiten
Bezirksvertretung Burg/Höhscheid	17.03.2022	Vorberatung
Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität und Wohnungswesen	31.03.2022	Entscheidung

1. Beschlussempfehlung

1.1 Bezirksvertretung Burg/Höhscheid

Die Bezirksvertretung Burg/Höhscheid empfiehlt dem Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität und Wohnungswesen den Beschluss gemäß 1.2.

1.2 Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität und Wohnungswesen

Der Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität und Wohnungswesen beauftragt die Verwaltung mit der Planung und Beantragung von Fördermitteln für eine neue Geh-/Radwegbrücke über den Eschbach am Ende der Straße Mühlendamm.

2. Sachverhalt

2.1 Ziel

Ziel ist der Neubau einer neuen Geh-/Radwegbrücke am Ende der Straße Mühlendamm, um die durch Hochwasserschäden entstandene Lücke im Fuß- und Radverkehrsnetz wieder zu schließen.

2.2 Anlass und Lösung

Die Fuß-/Radwegebrücke Ölmühle in Verlängerung der Straße Mühlendamm wurde durch das Hochwasser des Eschbachs am 14./15.07.2021 mitsamt beider Widerlager weggespült. Über diese Brücke verlief eine Route des Radverkehrsnetzes NRW, die zum Bergischen Panorama-Radweg gehört, außerdem ein wichtiger Wanderweg und schließlich die Fußwegeverbindung zum Busbahnhof. Sämtliche Verbindungen müssen nun über die enge, relativ stark befahrene Eschbachstraße umgeleitet werden, an der es teilweise keinen straßenbegleitenden Gehweg gibt.

Als Lösung wird der Neubau einer Geh-/Radwegbrücke am Ende des Mühlendamms vorgeschlagen (Vorzugsvariante Geh-/Radwegebrücke Mühlendamm).

2.3 Alternativen zur Beschlussempfehlung

In der Informationsvorlage Nr. 423/2021 für die BV Burg/Höhscheid waren neben der nun vorgeschlagenen Vorzugsvariante noch die beiden folgenden Varianten vorgestellt worden:

- Straßenbrücke Mühlendamm (einspurig, mit Zufahrtsbeschränkung, Gesamtkosten brutto 730.200,34 € (Kostenschätzung), nicht förderfähig)
- Geh-/Radwegbrücke Ölmühle (mit Asphaltierung und Beleuchtung des 160 m langen Verbindungsweges, Gesamtkosten brutto 354.951,93 € (Kostenschätzung), förderfähig)

Diese beiden Varianten werden aus verschiedenen Gründen nicht empfohlen (siehe Erläuterungen). Hinzu kommt, dass die im Haushalt 2022-2023 vorgesehene Summe von 482.000 € für die Straßenbrücke Mühlendamm bei Weitem nicht ausreichen würde und die Maßnahme nicht förderfähig wäre.

3. Schlüsselauswirkungen

Die derzeit vorhandene Lücke im Fuß- und Radverkehrsnetz wird wieder geschlossen. Insbesondere die fußläufige Verbindung zum Burger Bahnhof wird gegenüber dem Zustand vor dem Hochwasser wesentlich verbessert.

4. Finanzielle Auswirkungen

4.1 für den Haushalt (Finanzrechnung und/oder Ergebnisrechnung)

Der Brückenneubau verursacht geschätzte Kosten in Höhe von ca. 381.360 € brutto. Die Kostenschätzung wurde durch die TBS vor dem Hochwasser vorgenommen. Durch die Menge der landesweit beschädigten oder zerstörten Brücken und der damit verbundenen hohen Auslastung der Brückenhersteller sowie der spezialisierten Baufirmen ist in den nächsten Jahren eine Verteuerung von Brückenbauwerken zu erwarten, die zurzeit nicht beziffert werden kann. Im Haushalt 2022-2023 sind insgesamt 482.000 € vorgesehen. Diese im letzten Haushalt um rund 100.000 € erhöhte Summe sollte ausreichen, um solche Kostensteigerungen abzudecken.

Demgegenüber steht eine geplante Einnahme durch Fördermittel aus der Förderrichtlinie Nahmobilität NRW in Höhe von 288.470 € (das entspricht 85% der förderfähigen Kosten). Der Förderantrag ist spätestens bis zum 01.06.2023 beim Zuwendungsgeber einzureichen, um in das Förderprogramm des Landes NRW für das Jahr 2024 aufgenommen zu werden. Bei einem positiven Bewilligungsbescheid wäre der Baubeginn frühestens 2024 realisierbar.

Eine Förderung aus der Förderrichtlinie Wiederaufbau NRW kommt in diesem Fall - unabhängig von der Variante - nicht in Betracht. Die alte Brücke war zum Zeitpunkt des Schadenseintritts bautechnisch abgängig, hatte unter Berücksichtigung der haushaltsrechtlichen Vorschriften nur noch einen geringen Restbuchwert und der Ersatzneubau war für die kommenden Haushaltsjahre über die mittelfristige Finanzplanung etatisiert.

4.2 für Beteiligungen

Keine.

4.3 für Dritte

Keine.

5. Bürger- bzw. Verbändebeteiligung

Die drei Varianten aus der o. g. Vorlage Nr. 423/2021 wurden dem Runden Tisch Radverkehr vorgestellt. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer halten die möglichst zeitnahe Realisierung einer Brücke für wichtig, haben aber zu den Varianten keine Position bezogen.

6. Auswirkungen auf die Ziele der Nachhaltigkeitsstrategie

Eine verbesserte, barrierefreie und sozial kontrollierte Zuwegung zum Busbahnhof kommt auch den Schülerinnen und Schülern aus Unterburg zugute, die den Bus für den Schulweg nach Wermelskirchen oder Remscheid nutzen.

Natürliche Ressourcen und Umwelt		+	-
1	Nachhaltige Flächeninanspruchnahme und -nutzung gewährleisten		
1.1	Neuinanspruchnahme von unversiegelten Flächen reduzieren	x	
3	Nachhaltigen Umgang mit den Ökosystemen		
3.2	Wildnis auf mehr Flächen zulassen	x	
Mobilität		+	-
1	Nutzung emissionsfreier bzw. -armer Fortbewegungsmittel fördern		
1.2	Verkehrsinfrastruktur für stärkere Nutzung von Umweltverbund und Elektromobilität ausbauen	x	
2	Umweltverbund erweitern und stärken		
2.2	ÖPNV-Erschließung schwach besiedelter Siedlungsbereiche gewährleisten	x	
3	Infrastruktur umwelt- und nutzerfreundlich ausbauen		
3.1	Radverkehrsanteil erhöhen, Infrastruktur systematisch ausbauen	x	
3.2	Fußverkehr fördern und beSITZ und beSPIELbare Stadt gestalten	x	
4	Bildung für nachhaltige Mobilität verankern		
4.2	Sichere, gesunde und klimafreundliche Mobilität an Kitas und Schulen fördern	x	

7. Erläuterungen

Die Fuß-/Radwegebrücke Ölmühle in Verlängerung der Straße Mühlendamm wurde durch das Hochwasser im Juli letzten Jahres zerstört. Drei Varianten für einen Wiederaufbau einschließlich einer Kostenschätzung wurden in der Vorlage Nr. 423/2021 dargestellt. Um den Wiederaufbau vorbereiten zu können, ist eine Entscheidung für eine der Varianten erforderlich.

Die Bezirksvertretung Burg/ Höhscheid hat am 25.11.2021 beschlossen: „Die Bezirksvertretung Bug/ Höhscheid fordert einstimmig die Verwaltung auf, die Haushaltsposition „Neubau Brücke Eschbach Oelmühle“ in Neubau Brücke über den Eschbach umzubenennen. Des Weiteren wird die Verwaltung aufgefordert zu prüfen, ob und inwieweit es einen Zuschuss für den Neubau einer Brücke gibt. Ferner sollen die konkreten Kosten über die zwei Brückenvarianten am Mühlendamm beschlussfähig der Bezirksvertretung Burg/ Höhscheid in der nächsten Sitzung vorgelegt werden.“

Der Rat hat am 16.12.2021 im Zuge der Haushaltsberatungen beschlossen: „Der Titel der Maßnahme wird in „Neubau Brücke über den Eschbach“ geändert. Die vorgesehenen Mittel für die Maßnahme werden um 100.000 € erhöht.“

Die Standorte Mühlendamm und Oelmühle werden von der Verwaltung dahingehend geprüft, welche Kosten diese im Bau und in der Herrichtung verursachen würden.“

Daraufhin prüfte die Verwaltung noch einmal die in der Vorlage Nr. 423/2021 dargestellte Kostenschätzung aus 05/2021 hinsichtlich der bis heute bekannten Preissteigerungen. Unter Zugrundelegung der vom Statistischen Bundesamt veröffentlichten Baupreisindices für Brücken im Straßenbau beträgt die Teuerungsrate im abgelaufenen Jahr rund 10 %. Angesichts der Marktlage und der gegenwärtigen Inflationsrate ist bis zur Umsetzung der Maßnahme mit weiteren Kostensteigerungen zu rechnen, so dass die Erhöhung der vorgesehenen Mittel um 100.000 € sachgerecht erscheint.

Zuwendungsweg der Förderrichtlinien Nahmobilität ist die Förderung von Maßnahmen der individuellen Mobilität mit nicht motorisierten Verkehrsmitteln. Insbesondere die fußläufige Mobilität und der Fahrradverkehr werden in der Richtlinie hervorgehoben.

Für die Herstellung einer durch motorisierten Individualverkehr sowie durch Geh- und Radverkehr nutzbaren Brücke, ist eine Gewährung von Zuwendungen nach der Förderrichtlinie Nahmobilität ausgeschlossen, da der motorisierte Individualverkehr nicht nur von untergeordneter Bedeutung sein wird und daher dem Zweck der Förderrichtlinie Nahmobilität nicht entspricht.

Für die Herstellung einer Brücke ausschließlich für den Rad- und Fußgängerverkehr ist die Möglichkeit der Gewährung einer Zuwendung nach der vorgenannten Richtlinie gegeben, da eine solche Brücke dem Zweck entspricht, denn es wird hierdurch die derzeit vorhandene Lücke im Fuß- und Radverkehrsnetz wieder geschlossen. Insbesondere die fußläufige Verbindung zum Bürger Bahnhof wird gegenüber dem vorherigen Zustand wesentlich verbessert und weiterhin wird der derzeit fehlende Lückenschluss im Radverkehrsnetz NRW wiederhergestellt. Die Förderquote liegt bei 85 % der zuwendungsfähigen Kosten.

Ein Förderzugang nach der Förderrichtlinie Wiederaufbau NRW kommt grundsätzlich für die Wiederherstellung von administrativer Infrastruktur (hier: Brücke) in Betracht, da die Brücke auf Grund des Hochwassers komplett abgerissen wurde. Es liegt somit ein direkter ursächlicher Zusammenhang mit dem Schadensereignis vor. Förderfähig sind Kosten der Wiederherstellung bis zur Höhe des tatsächlich entstandenen Schadens. Ein förderfähiger Ersatzneubau ist auch an anderer Stelle als der ursprünglichen möglich.

Im konkreten Fall kommt die Förderung aber nicht in Betracht, da gemäß Punkt 6.4.5 (Überschrift: nicht leistungsrelevante Schäden) der Förderrichtlinie Wiederaufbau NRW Gebäude und/ oder bauliche Anlagen, die zum Zeitpunkt des Schadenseintritts bereits zum Rückbau vorgesehen waren, von der Förderung ausgeschlossen sind. Die alte Brücke war zum Zeitpunkt des Schadenseintritts bautechnisch abgängig, hatte unter Berücksichtigung der haushaltsrechtlichen Vorschriften nur noch einen Restbuchwert in Höhe von 9.942,- € und der Ersatzneubau war für die kommenden Haushaltsjahre über die mittelfristige Finanzplanung etatisiert.

Somit besteht für die Realisierung der Variante „Straßenbrücke Mühlendamm“ keine Fördermöglichkeit. Die Gesamtkosten in Höhe von 730.200,34 € (Kostenschätzung) müssten vollständig aus dem städtischen Haushalt gezahlt werden. Die veranschlagten Mittel in Höhe von 482.000 € wären nicht ausreichend.

Für die Realisierung der beiden Varianten Geh-/Radwegebrücke Mühlendamm bzw. Ölmühle wäre eine Förderung aus dem Programm Nahmobilität mit bis zu 85 Prozent der förderfähigen Kosten möglich.

Die Variante „Straßenbrücke Mühlendamm“ wird daher schon aus finanziellen Gründen verworfen.

Bei der Variante Geh-/Radweg Ölmühle erfolgt die Führung ab dem Ende des Mühlendamms über einen erdgebundenen und nicht beleuchteten Weg und teils ohne soziale Kontrolle. Damit würden die Ziele der Nachhaltigkeitsstrategie im weit geringeren Maße erreicht, vor allem im Bereich „Mobilität“.

Mit der Variante Geh-/Radweg Mühlendamm und der Einrichtung eines Gehweges im Seitenraum zwischen dem Brückenstandort am Ende der Straße Mühlendamm und dem Bushaltpunkt Burger Bahnhof durch den Landesbetrieb Straßen NRW im Rahmen der ab Juli 2022 beginnenden Sanierung der Eschbachstraße im Abschnitt zwischen der Ortsdurchfahrtsgrenze und der Burgtalstraße wird eine attraktive Geh- und Radwegeverbindung geschaffen. Daher wird die Variante Geh-/Radweg Mühlendamm als Vorzugsvariante vorgeschlagen.