

Stadt Heidelberg

Drucksache:
0046/2019/BV

Datum:
08.02.2019

Federführung:
Dezernat II, Tiefbauamt

Beteiligung:

Betreff:

**Karl-Theodor-Brücke (Alte Brücke)
Pfeilersanierung unterhalb der Wasserlinie;
hier: Maßnahmegenehmigung**

Beschlussvorlage

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Zustimmung zur Beschlussempfehlung:	Handzeichen:
Bezirksbeirat Altstadt	14.03.2019	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Bau- und Umweltausschuss	02.04.2019	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Haupt- und Finanzausschuss	10.04.2019	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Gemeinderat	09.05.2019	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	

Beschlussvorschlag der Verwaltung:

Der Bezirksbeirat Altstadt, der Bau- und Umweltausschuss und der Haupt- und Finanzausschuss empfehlen dem Gemeinderat folgenden Beschluss:

Der Gemeinderat stimmt der Pfeilersanierung an der Karl-Theodor-Brücke (Alte Brücke) mit einem Kostenvolumen von 3.200.000 € zu.

In den Vorjahren wurden bereits Planungsmittel in Höhe von 30.000 € bereitgestellt, weitere Mittel stehen im Teilhaushalt 66 im Jahr 2019 kassenwirksam in Höhe von 250.000 € sowie im Rahmen einer Verpflichtungsermächtigung in Höhe von 2.920.000 € unter PSP 8.66111117.700 zur Verfügung.

Finanzielle Auswirkungen:

Bezeichnung:	Betrag in Euro:
Ausgaben / Gesamtkosten:	3.200.000
• einmalige / laufende Kosten Finanzhaushalt	3.200.000
Einnahmen:	
Fördermittel nach dem kommunalen Sanierungsfonds Brücken wurden beantragt.	Höhe nicht bekannt
Finanzierung:	3.200.000
• Bereits in Vorjahren verausgabte Planungsmittel	30.000
• Ansatz in 2019, Teilhaushalt 66	250.000
• Verpflichtungsermächtigung 2019, Teilhaushalt 66	2.920.000
Folgekosten:	
• keine	

Zusammenfassung der Begründung:

Bei den letzten beiden Bauwerkshauptprüfungen der Karl-Theodor-Brücke (Alte Brücke) wurden Schäden an den Pfeilern festgestellt. Um die Standfestigkeit der Brücke dauerhaft zu gewährleisten, müssen die Pfeiler unterhalb der Wasserlinie saniert werden.

Begründung:

Bei der Karl-Theodor-Brücke handelt es sich um die älteste Brücke über den Neckar in Heidelberg. Sie verbindet die Altstadt von Heidelberg mit der nördlichen Uferseite (Ziegelhäuser Landstraße). Das Bauwerk steht unter Denkmalschutz.

Bei den beiden letzten Bauwerkshauptprüfungen wurde festgestellt, dass vor allem bei den Pfeilern III bis V im Bereich der Schifffahrtsrinnen Kolk und Mauerwerksschäden (ausgeschwemmte Fugen) unterhalb der Wasserlinie vorliegen. Vor allem im Anströmungsbereich der Pfeiler sind teilweise tiefe Fugenauswaschungen bis 70 cm (Stand 2016) vorhanden. Weitere Schadensbilder sind umlaufend lokale Fugenauswaschungen und Fehlstellen, Risse an den Pfeilern und fehlende Steinklammern.

Zur Pflege und Sicherung des Kulturdenkmals ist es notwendig, eine Instandsetzung unterhalb der Wasserlinie vorzunehmen. Da die Instandsetzung der Fugen und Ausbrüche nur im Trockenen erfolgen kann, ist ein Schutzkasten vorgesehen, der die betroffenen Pfeiler wasserdicht umschließt. Der Schutzkasten wurde so konzipiert, dass die Stahlkonstruktion mehrfach (mit geringen Anpassungen) verwendet werden kann, was auch zur Reduzierung der Kosten beiträgt.

Grundsätzlich soll bei dieser Maßnahme (vorrangig Pfeiler III, IV und V) eine komplette Neuverfugung unterhalb der Wasserlinie durchgeführt werden. Als zusätzlicher Schutz für die Steine und Fugen ist danach bei den genannten Pfeilern ein Betonring am Pfeilerschaft zu betonieren. Die Fugen und Steine der übrigen Pfeiler VI, VII und VIII werden nur lokal bearbeitet. Des Weiteren sind lokal Kolke mit Wasserbausteinen zu verschließen.

Gemäß der Bauwerkshauptprüfung von 2015 hat sich der Zustand der beschriebenen Fehlstellen gegenüber der Bewertung von 2008 verschlechtert. Dadurch ergibt sich die Notwendigkeit einer kurzfristigen Sanierung der Pfeiler unterhalb der Wasserlinie. Sollte die Instandsetzung nicht zeitnah erfolgen, könnten fortschreitende Fugenauswaschungen zu möglichen lokalen Ausbrüchen am Mauerwerk führen. Die Folge eines Dominoeffekts und der damit verbundenen fehlenden lokalen Standsicherheit des Bauwerks könnte z.B. zum vorübergehenden Einstellen der Neckarschifffahrt (Fracht- und Fahrgastschiffe) neben dem betroffenen Pfeiler führen.

Die Schadensbehebung unterhalb der Wasserlinie ist die letzte der aktuell notwendigen Instandhaltungsmaßnahmen nach den Sandsteinsanierungen von 2006 und 2008 und der Sanierung des Belags und der Abdichtung in 2001/2002. Insgesamt betrachtet trägt diese Maßnahme wesentlich dazu bei, die Lebensdauer des denkmalgeschützten Bauwerks zu verlängern und die Verfügbarkeit der Neckarbrücke zu sichern.

Kosten, Finanzierung und Zeitplan:

Nach der derzeitigen Kostenberechnung umfasst die Gesamtmaßnahme ein Volumen von 3.200.000 €. Die Kosten setzen sich wie folgt zusammen:

Baukosten	2.430.000 €
Baunebenkosten	400.000 €
Unvorhersehbares	370.000 €
Gesamtkosten	3.200.000 €

In den Vorjahren wurden bereits Planungsmittel in Höhe von 30.000 € bereitgestellt. Im Haushalt 2019 stehen im Teilhaushalt 66 bei PSP 8.66111117.700 250.000 € kassenwirksam sowie eine Verpflichtungsermächtigung in Höhe von 2.920.000 € zur Verfügung.

Beim Regierungspräsidium Karlsruhe wurde ein Zuschussantrag aus dem „Kommunalen Sanierungsfonds Brücken“ gestellt. Die Zuschusshöhe kann derzeit noch nicht beziffert werden. Maßnahmen aus diesem Förderprogramm sind spätestens bis 31. Dezember 2022 abzuschließen und bis 31. Dezember 2023 vollständig abzurechnen und nachzuweisen. Es ist erforderlich, die Maßnahme im Jahr 2019 auszuschreiben und zu vergeben. Die Bauausführung erfolgt dann in den Jahren 2020, 2021 und 2022 jeweils in den Monaten April bis Oktober.

Die Nutzungsmöglichkeiten auf der Brücke werden durch die Bauarbeiten nur unwesentlich beeinträchtigt.

Wir bitten um Zustimmung.

Prüfung der Nachhaltigkeit der Maßnahme in Bezug auf die Ziele des Stadtentwicklungsplanes / der Lokalen Agenda Heidelberg

1. Betroffene Ziele des Stadtentwicklungsplanes

Nummer/n: (Codierung)	+ / - berührt:	Ziel/e:
MO 4		Ausbau und Verbesserung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur
		Begründung: Die Maßnahme dient der oben genannten Zielsetzung.

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

Keine.

gezeichnet
Prof. Dr. Eckart Würzner