



Sachbearbeitung	VGV/VI - Verkehrsinfrastruktur		
Datum	27.05.2015		
Geschäftszeichen	VGV/VI-FG	* 68	
Vorberatung	Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt	Sitzung am 29.09.2015	TOP
Beschlussorgan	Gemeinderat	Sitzung am 14.10.2015	TOP
Behandlung	öffentlich		GD 273/15

---

**Betreff:** Planungsvereinbarung Adenauerbrücke  
- Genehmigung der Planungsvereinbarung -

**Anlagen:** Anlage 1 Entwurf der Planungsvereinbarung Adenauerbrücke  
Anlage 2 Festsetzung der Ortsdurchfahrtsgrenzen von 1978  
Anlage 3 Bewertung der Festsetzung der Ortsdurchfahrtsgrenze  
Tischvorlage Bericht zur Restnutzungsdauer

**Antrag:**

1. Der Unterzeichnung der Planungsvereinbarung Adenauerbrücke durch die Stadt Ulm wird zugestimmt.
2. Zur Absicherung einer möglichen Kostentragungspflicht der Stadt Ulm an den Planungskosten ist eine außerplanmäßige Verpflichtungsermächtigung in Höhe von 1,2 Mio. € im Haushalt 2015 erforderlich. Der Veranschlagung im Nachtragshaushalt 2015 wird zugestimmt.

Für die Haushaltsjahre 2016 bis 2018 werden jährliche Ausgabeansätze in entsprechender Höhe bei Projekt 7.54100057 in der Haushalts- und Finanzplanung berücksichtigt.

Feig

---

Zur Mitzeichnung an:

BM 1, BM 3, C 3, OB, RPA, ZS/F

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

Bearbeitungsvermerke Geschäftsstelle des  
Gemeinderats:

Eingang OB/G \_\_\_\_\_

Versand an GR \_\_\_\_\_

Niederschrift § \_\_\_\_\_

Anlage Nr. \_\_\_\_\_

## Sachdarstellung:

### **Beschlüsse und Ausgangslage:**

Die Verwaltung hat in der GD Nr. 256/04 zur Aufstellung des WIP auf den hohen Sanierungs- und Erneuerungsbedarf bei den Verkehrs- und Sonderbauwerken (Brücken, Tunnel, u.a.) hingewiesen.

Im Rahmen des WIP wurde dabei der Sanierung der Sonderbauwerke im Zuge der Ortsdurchfahrt der B10 höchste Priorität zugewiesen.

Auf dieser Grundlage wurde ab 2005 mit der Sanierung der dortigen Bauwerke begonnen. Mitte 2010 wurde die Sanierung der östlichen Tunnelröhre im Zuge der innerstädtischen B10 abgeschlossen. Die Bauzeit und die Verkehrsabwicklung hatten zu erheblichen Diskussionen geführt. Stadt und IHK einigten sich darauf, gemeinsam finanziert, einen „Projektplan“ für die weiteren an der B10 anstehenden Sanierungsschritte von der Wallstraßenbrücke bis zur Adenauerbrücke durch einen Projektsteuerer zu beauftragen (s. Beschluss GR vom 14.07.2010, GD-Nr. 274/10). Dieser Projektplan wurde in der Sitzung des Gemeinderates am 12.07.2011

(GD-Nr. 258/11) vorgestellt und verabschiedet.

In der Sitzung des Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 12.05.2015 wurde der Brückenzustandsbericht 2015 (GD 148/15) vorgestellt.

### **Allgemeine Informationen zu Adenauerbrücke:**

Die Adenauerbrücke (ursprünglich Ringbrücke) überspannt im Zuge der Bundesstraße 10 die Donau zwischen den Städten Neu-Ulm und Ulm. Die Landesgrenze zwischen den Bundesländern Bayern und Baden-Württemberg liegt in Donaumitte. Die Bundesstraßen B10 und B28 verlaufen über das Bauwerk.

Die Brücke hat eine Länge von 149,80 m eine Breite von 24,20 m zwischen den Geländern und eine Brückenfläche von 3.645 m<sup>2</sup>.

Die Brücke wurde im Freivorbau errichtet und ist längs und quer mit Dywidag Spanngliedern vorgespannt. Das statische System ist ein Durchlaufträger über 3 Felder von 38,15 m + 78,00 m + 33,65 m Spannweite und ist in den Mittelstützen eingespannt.

Das Bauwerk wurde unter Federführung der Stadt Ulm und der Stadt Neu Ulm in den Jahren 1954/1955, bei 100 % Kostenübernahme des Bundes, gebaut.

In den Jahren 1970/1971 wurde die Brücke von vier Fahrstreifen auf sechs Fahrstreifen erweitert. Die Verbreiterung wurde durch eine Verringerung der Gehwegbreiten erreicht. Eine statische und konstruktive Verstärkung des Tragwerks erfolgte nicht. Als Ausgleich für die Verringerung der Gehwegbreiten wurde eine neue Fuß- und Radwegebrücke in unmittelbarer Nähe errichtet. Die Kosten für diese Maßnahmen wurden zu 100 % vom Bund getragen.

Der laufende Unterhalt der Brücke obliegt entsprechend der Vereinbarung vom 20.03.1987, zwischen dem staatlichen Bauamt Krumbach und der Stadt Ulm, bei der Stadt Ulm. Die Kostentragung für Maßnahmen liegen je zur Hälfte bei der Stadt Ulm und der Bundesrepublik Deutschland. Die Kostentragung für eine spätere Erneuerung der Brücke wurde jedoch dezidiert auf eine spätere Vereinbarung verlagert.

### **Baulicher Zustand / Maßnahmen am Bauwerk:**

Bei der letzten Hauptuntersuchung der Adenauerbrücke 2012 durch die Konstruktionsgruppe Bauen wurde die Brücke mit der Zustandsnote 3,4 bewertet. Diese Note bedeutet zunächst, dass sich das Bauwerk in einem nicht ausreichenden Zustand befindet und eine umgehende Instandsetzung erforderlich ist. Maßgebend für diese Zustandsnote ist ein bereits 1984 festgestellter Mangel, freiliegende Spannglieder infolge unzureichend verpresster Spannrohre. Bereits 1984 wurde die Brücke mit der Note 3,3 bewertet und hat sich seit dem nur geringfügig verschlechtert.

Maßgebliche Schäden am Bauwerk sind

- Gebrochene Kammerwand auf der Ulmer Seite
- Hohlstellen, Korrosion
- Freiliegende Spannglieder
- Gefahr von Ermüdungsbrüchen bei den Spanngliedern infolge der Belastung

Maßgebliche Maßnahmen an der Brücke

- 1954 Eröffnung
- 1972 Umbau der Brücke von vier auf sechs Fahrspuren
- 1978 Festsetzungsverfügung der Ortsdurchfahrtsgrenze auf Brückenmitte
- 1984 Bauwerkshauptprüfung durch IB Leonhard und Andrä Zustandsnote 3,3
- 1986 Erneuerung des Fahrbahnbelages und der Abdichtung  
Austausch der Lager  
Sicherung der Brücke gegen abheben am Widerlager Neu - Ulm
- 2000 Bauwerkshauptprüfung durch IB Brandolini und Seitz Zustandsnote 3,3
- 2006 Einbau einer Monitoringanlage durch TÜV Rheinland
- 2007 Bauwerkshauptprüfung durch IB Brandolini und Seitz Zustandsnote 3,3
- 2011 Bauwerksprüfung im Zuge des Projektplanes durch IB Müller Zustandsnote  
3,3  
Konzeption einer externen Verstärkung und Instandsetzung  
der gebrochenen Kammerwand
- 2012 Bauwerkshauptprüfung durch IB Konstruktionsgruppe Bauen Zustandsnote 3,4
- 2013 Nachberechnung des Bauwerks gemäß Nachrechnungsrichtlinie  
Magnetische Streufeldmessung der Spannglieder, es werden 4 kritische Stellen  
detektiert  
Neuer Belag zur Reduzierung der dynamischen Belastung des Bauwerks
- 2014 Öffnen der kritischen Stellen, Spannglieder sind in diesen Bereichen in Ordnung  
Bewertung der verkehrlichen Belastung und Auswirkungen auf Ermüdung  
Hinzuziehung eines Prüfenieurs zur Bestätigung der Untersuchungen  
Konzeption einer neuen Monitoringanlage
- 2015 Erneuerung der Monitoringanlage  
Belastungstest zur Berechnung der Restlebensdauer

Alle sonstigen Maßnahmen, die an der Brücke erfolgen, dienen zur Aufrechterhaltung der Restlebensdauer bis zum Ersatzneubau der Brücke. Die Vorgehensweise ist und wird mit dem staatlichen Bauamt Krumbach abgestimmt.

Aus Sicht des prüfenden Büros sowie des Prüfenieurs kann bei der derzeitigen Belastung und den derzeit vorliegenden Erkenntnissen zu der Brücke von einer Restlebensdauer von ca. 10 Jahren ausgegangen werden.

Der endgültige Bericht zur Restnutzungsdauer auf Basis des Belastungstests liegt zum Zeitpunkt der Erstellung dieser GD noch nicht vor. Wird aber bei der Behandlung der GD im Fachbereichsausschuss als Tischvorlage nachgereicht.

### **Ersatzneubau / Sanierung:**

Eine Sanierung der Brücke ist infolge des Alters, der Belastung und der verkehrlichen Situation nicht wirtschaftlich. Vor allem die statischen Defizite infolge der zusätzlichen Fahrspuren führen zu einer deutlichen Mehrbelastung der Spannglieder und somit zu einer Verkürzung deren Lebensdauer.

Ein weiterer Punkt ist die extrem schlanke Bauweise der Brücke, so haben zum Beispiel die tragenden Pfeiler der Brücke nur eine Dicke von 30 cm, die Fahrbahnplatte an einigen Stellen nur eine Dicke von 16 cm. Die Berechnungsgrundlage für die Brücke war ein 35t LKW.

Die Fachabteilung Verkehrsinfrastruktur empfiehlt, in Übereinstimmung mit dem staatlichen Bauamt Krumbach, einen Ersatzneubau des Bauwerks.

Die Kosten für den Ersatzneubau der Brücke werden aufgrund der Lage, der vorhandenen Bahnlinie, des Pegels Bad Held und Konstruktion der vorhandenen Brücke mit ca. 5.000 €/m<sup>2</sup>

Brückenfläche geschätzt. Dies bedeutet bei einer Brückenfläche von 4.000 m<sup>2</sup> Kosten in Höhe von 20.000.000 €. Bei einem Ersatzneubau mit acht Fahrspuren ist von Kosten in Höhe von 26.000.000 € auszugehen. Die Planungskosten werden bei einem Ersatzneubau mit 2.000.000 € geschätzt.

#### **Baulast / OD Grenze:**

Auf bayerischer Seite liegt die Baulast der Bundesstraßenbrücke bei der Bundesrepublik Deutschland, auf württembergischer Seite wurde sie mit einem Bescheid des Regierungspräsidiums Tübingen im Jahr 1978 (siehe Anlage 2) auf die Stadt Ulm übertragen. Da die Übertragung der Baulast eines außerhalb der eigentlichen Ortsdurchfahrt liegenden Straßenabschnittes ein eher unüblicher Vorgang ist, wurde von der Abteilung Verkehrsinfrastruktur bei der Rechtsanwaltskanzlei WMRC 2014 eine rechtliche Prüfung der Baulastträgerschaft in Auftrag gegeben. Die rechtliche Bewertung der Baulastträgerschaft ist in der Anlage 3 beigefügt.

Von Seiten der Stadt Ulm wurde auf Basis der Bewertung beim MVI Baden-Württemberg eine Anfrage zur Überprüfung der Festsetzung der Ortsdurchfahrtsgrenze eingereicht. Ziel ist es, die Übergabe der Baulast rückgängig zu machen und damit die Stadt Ulm aus der Kostentragung der Brückenerneuerung herauszuhalten. Das MVI Baden-Württemberg hat die Anfrage der Stadt Ulm bereits 2014 zur Klärung an das BMVI weitergeleitet. Eine Aussage vom BMVI steht derzeit noch aus, somit kann noch keine eindeutige Aussage zur Baulast der Brücke auf baden-württembergischer Seite getroffen werden. Um Verzögerungen bei der Planung des Ersatzneubaus zu verhindern hat das BMVI sich zu einer Vorfinanzierung der Planung des Ersatzneubaus bereit erklärt.

#### **Planungsvereinbarung Ersatzneubau Adenauerbrücke:**

Der nun vorliegende Entwurf für die Planungsvereinbarung wurde zunächst mit dem staatlichen Bauamt Krumbach abgestimmt. Da aber die Ortsdurchfahrtsgrenze sich derzeit in der Prüfung beim BMVI befindet und das BMVI zwischenzeitlich eine Vorfinanzierung in Aussicht gestellt hat, wurde die Vereinbarung zwischen den Beteiligten

- Staatlichem Bauamt Krumbach
- MVI Baden Württemberg
- BMVI
- Stadt Ulm

abgestimmt.

Es ist anzumerken, dass eine verbindliche Festlegung der Ortsdurchfahrtsgrenze von allen Seiten angestrebt ist.

#### **Finanzielle Auswirkungen / Risiken:**

Derzeit können, aufgrund der noch nicht geklärten Ortsdurchfahrtsgrenzen, keine Aussagen getroffen werden, inwieweit Kosten auf die Stadt Ulm zukommen. Im Fall einer Bestätigung der Baulastübertragung müsste die Stadt Ulm die angefallenen Kosten für die Planung (derzeit mit einem Anteil auf Baden-Württembergischer Seite in Höhe von ca. 1,2 Mio. € angesetzt) sowie im Anschluss auch die Kosten für die Erneuerung tragen. Allerdings können im Gegenzug für den Bau ggf. Förderungen in Anspruch genommen werden.

Wichtig ist bei der Klärung der Ortsdurchfahrtsgrenzen, in welcher Form die Prüfung der Baulastträgerschaft des Bundes beendet wird. In der Planungsvereinbarung regelt § 5 Abs. 6 die Schuldübernahme der Stadt, die voraussetzt, dass deren Baulastträgerschaft bestandskräftig festgestellt wird. Wenn der Bund aber keinen weiteren Verwaltungsakt erlässt, läuft die Regelung ins Leere. Der Bund kann aus Sicht der Rechtsanwaltskanzlei dabei auch die Festsetzungsverfügung von 1978 nicht als „bestandskräftige Feststellung“ verstehen.

Da eine Kostentragungspflicht der Stadt Ulm an den Planungskosten gemäß § 5 Abs. 6 der Planungsvereinbarung zum aktuellen Zeitpunkt nicht ausgeschlossen werden kann, ist eine außerplanmäßige Verpflichtungsermächtigung in Höhe der anteiligen Planungskosten in Höhe von 1,2 Mio. € im Haushalt 2015 erforderlich und wird im Nachtragshaushalt 2015 entsprechend berücksichtigt.

Für die Haushaltsjahre 2016 bis 2018 werden jährliche Ausgabeplanansätze in entsprechender Höhe in der Haushalts- und Finanzplanung 2016ff. bei Projekt 7.54100057 veranschlagt.