

Anlage 1

Resolution „Sanierung der Rheinbrücken beschleunigen und bis 2040 abschließen!“

Die Leistungsfähigkeit der Kölner Rheinquerungen ist ein zentraler Standortfaktor für Unternehmen und Beschäftigte, für die Logistik und die Pendlerverkehre. Der aktuelle Sanierungsfahrplan der Stadt Köln sieht vor, die Severinsbrücke ab 2030 bis ca. 2035, die Deutzer Brücke ab 2036 bis ca. 2040 und die Zoobrücke erst nach 2040 insgesamt instand zu setzen. Die Mülheimer Brücke wird seit 2018 saniert (nach einem Ratsbeschluss von 2016) und soll Ende 2029 fertig sein.

Die Sanierung der Kölner Rheinbrücken ist von überragender regionaler Bedeutung. Deshalb ist der von der Stadt Köln geplante Zeithorizont für die weiteren Rheinbrücken aus Sicht der Wirtschaft deutlich zu lang. Zudem können Verzögerungen in den Sanierungsprojekten nicht ausgeschlossen werden, siehe Sanierung der Mülheimer Brücke. Die IHK Köln fordert daher einen Abschluss der Sanierung bis spätestens zur möglichen Ausrichtung der Olympischen Spiele im Jahr 2040.

Unsere wichtigsten Gründe für mehr Tempo bei der Sanierung der Rheinbrücken:

1. Schlechter Bauwerkszustand der Zoobrücke und mangelnde Resilienz im Straßennetz

Auf der Zoobrücke bestehen bereits deutliche Gewichts- und Geschwindigkeitsrestriktionen – es ist nicht auszuschließen, dass sich der Bauwerkszustand bis zum Beginn der geplanten Sanierung im Jahr 2040 weiter verschlechtert. Im Extremfall bis zur Vollsperrung, die für ein nicht vorstellbares Verkehrschaos sorgen würde.

2. Sanierungsfahrplan muss zum Sondervermögen passen

Über das NRW-Infrastrukturgesetz 2025–2036 können kommunale Straßenbaumaßnahmen aus dem Sondervermögen des Bundes gefördert werden. Allerdings können Anträge maximal bis zum 31.12.2036 freigegeben und Projekte nur dann aus dem Sondervermögen finanziert werden, die auch tatsächlich bis zum 31.12.2042 abgeschlossen werden.

3. Olympiabewerbung

Köln bewirbt sich für die Olympischen Spiele 2036, 2040 und 2044. Ein beschleunigtes Sanierungskonzept zahlt auch auf die Bewerbung für die Spiele ein. Ein Sanierungsfahrplan für die Rheinbrücken, der vor keinem der drei möglichen Ausrichtungszeitpunkte rechtzeitig fertig wird, stellt demgegenüber die eigene Olympiabewerbung ungewollt in Frage.

Köln braucht einen deutlich beschleunigten und auch auf den Start einer Olympiade in Köln 2040 als verbindliches Abschlussdatum ausgerichteten Fahrplan zur Brückensanierung. Die IHK Köln fordert deshalb, die Planungen für alle Bauwerke überlappend anzugehen und bei der Sanierung konsequent auf klare Verantwortlichkeiten und öffentlich-private Partnerschaften (ÖPP-Modell) zu setzen. Ziel muss sein, die Gesamtinstandsetzung von Severinsbrücke, Deutzer Brücke und Zoobrücke bis spätestens zum Jahr 2040 und damit dem mittleren der drei möglichen Ausrichtungsdaten der Olympischen Spiele abzuschließen. Das ÖPP-Szenario ersetzt keine öffentliche Finanzierung. Es beschleunigt die Prozesse und schafft mehr Verbindlichkeit bei Zeitplänen und Kosten.

Erläuterungen

Die Kölner Rheinbrücken liegen in der Baulast der Stadt Köln, sind zugleich systemrelevante Verkehrsachsen für die gesamte Metropolregion Rheinland. Einschränkungen auf den Brücken wirken unmittelbar auf:

- Wirtschaftsverkehr und Lieferketten,
- Pendlerbeziehungen zwischen links- und rechtsrheinischem Köln und der Region,
- Handwerks- und Servicedienstleistungen,
- ÖPNV- und Stadtbahnverbindungen,
- Erreichbarkeit von Gewerbestandorten, Häfen und Güterterminals,
- Innenstadtlogistik und Einzelhandel,
- Rettungs- und Einsatzverkehre,
- Tourismus,
- Umweltbelastungen durch Staus/Emissionen.

Die Stadt Köln verweist darauf, dass die städtischen Rheinbrücken alters- und nutzungsbedingt nacheinander instand gesetzt werden müssen. Grundlage ist unter anderem der digitale Masterplan Ingenieurbauwerke, mit dem Zustand und Sanierungsbedarf der städtischen Ingenieurbauwerke erfasst werden.

Der aktuelle Zeitplan der Stadt Köln ist aus Sicht der Wirtschaft jedoch zu defensiv und risikobehaftet. Wenn insbesondere die Sanierung der Zoobrücke erst nach 2040 folgt, bleibt Köln über Jahrzehnte hinweg in einer fortlaufenden Brückenbaustellenlogik. Das erhöht die Standortkosten, verschlechtert die Planbarkeit und schwächt die Resilienz des städtischen Verkehrsnetzes.

Die bisherige Strategie folgt in Planung und Ausführung der Sanierung der Reihenfolge:

1. Mülheimer Brücke
2. Severinsbrücke
3. Deutzer Brücke
4. Zoobrücke

An der Mülheimer Brücke sieht man exemplarisch, wie lang und komplex Kölner Rheinbrückenprojekte werden können. Teile des rund einen Kilometer langen Brückenzuges müssen abgebrochen und komplett erneuert werden, während übrige Bereiche grundhaft saniert und verstärkt werden. Immer neue Probleme führen zu Verzögerungen und steigenden Kosten. Deshalb ist es aus Sicht der Wirtschaft nicht vertretbar, die nächsten Großmaßnahmen wieder nacheinander abzuarbeiten. Köln braucht stattdessen eine parallele Programmsteuerung, um rechtzeitig fertig zu werden.

Die IHK Köln schlägt vor, ein ÖPP-Szenario unter dem Arbeitstitel „Rheinbrücken 2040“ zur Beschleunigung der Brückensanierung sehr intensiv zu prüfen. Ziel muss sein, die Gesamtinstandsetzung oder gegebenenfalls die Erneuerung von Severinsbrücke, Deutzer Brücke und Zoobrücke spätestens bis zur angestrebten Ausrichtung der Olympischen Spiele im Jahr 2040 abzuschließen.

Zu prüfen ist dabei insbesondere ein DBFM-Modell (Design – Build – Finance – Maintain): Hier übernimmt der private Partner Planung, Bau, Finanzierung beziehungsweise Vorfinanzierung definierter Investitionsanteile sowie die Erhaltung über einen langfristigen Zeitraum. Eigentum, Straßenbaulast und strategische Netzverantwortung verbleiben währenddessen bei der Stadt Köln. In der Ausgestaltung des Modells könnte die DEGES, die Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH, als Organisation mit großer ÖPP-Erfahrung beratend eingebunden werden.

Wir sprechen uns klar gegen eine Nutzerfinanzierung oder Brückenmaut aus. Die Kölner Rheinbrücken sind kommunale Basisinfrastruktur und müssen diskriminierungsfrei nutzbar bleiben. Stattdessen kann die Stadt ein Verfügbarkeitsmodell nutzen. Dabei zahlt sie über einen langfristigen Zeitraum ein Verfügbarkeitsentgelt an den privaten Partner, das an klare Qualitäts-, Termin- und Verfügbarkeitskennzahlen gekoppelt ist. Bei Minderleistung erfolgen Entgeltabzüge.

In einem ersten Schritt muss die Politik bereits 2026 im Rat den Auftrag zur Prüfung des ÖPP-Szenarios „Rheinbrücken 2040“ beschließen. Der weitere Fahrplan könnte dann wie folgt aussehen:

- 2027: Markterkundung, Wirtschaftlichkeitsuntersuchung, Fördermittelprüfung und eine fundierte Analyse, ob alle Brücken in einem Paket oder als drei einzelne Projekte vergeben werden sollen
- 2028: Vergabeverfahren in Abstimmung mit der Kommunalaufsicht und dem Land NRW
- 2029: Vergabeentscheidungen und Vertragsvereinbarungen
- Ab 2030: An der Zoobrücke starten die Hauptmaßnahmen, Abschluss der 1. Brückensanierung bis 2034
- Überlappend beginnt, abhängig vom jeweiligen Zustand, die Sanierung der Deutzer oder der Severinsbrücke, Abschluss der 2. Brückensanierung bis 2038
- Ab 2037: Die verbliebene dritte Brücke geht in die Hauptbauphase, Abschluss der 3. Brückensanierung bis spätestens 2040

Während der gesamten Projektlaufzeit muss eine kontinuierliche Abstimmung mit der Autobahn GmbH erfolgen, um den ebenfalls anstehenden Ersatzneubau der Rodenkirchener Brücke sinnvoll in die Sanierungen zu integrieren.