

Bericht	Geschäftsbereich	Stadtentwicklung, Bauen, Verkehr, Umwelt
		Geschäftsbereichsleitung
	Bearbeiter/in Telefon (0202) Fax (0202) E-Mail	Beig. Frank Meyer 563-4396 563-4823 geschaeftsbereich-1.2@stadt.wuppertal.de
	Datum:	27.08.2010
	Drucks.-Nr.:	VO/0676/10 öffentlich
Sitzung am	Gremium	Beschlussqualität
01.09.2010	Ausschuss für Verkehr	Entgegennahme o. B.
07.09.2010	Bezirksvertretung Barmen	Entgegennahme o. B.
08.09.2010	Ausschuss für Stadtentwicklung, Wirtschaft und Bauen	Entgegennahme o. B.
Sachstandsinformation zur Sperrung der Adlerbrücke		

Grund der Vorlage

Sachstandsbericht zur Sperrung der Adlerbrücke

Aufgrund der zahlreichen Anfragen hat die Verwaltung die Antworten und die Sachdarstellung zur Adlerbrücke in einer Drucksache zusammengefasst.

Die folgenden Anfragen lagen für den Ausschuss Verkehr vor

- Große Anfrage der FDP vom 18.8.2010 , Drs. VO / 0681 / 10
- Anfrage der WFW-Fraktion vom 24.08.2010, Drs. VO / 0709 / 10
- Anfrage der Fraktion DIE LINKE vom 24.08.2010, Drs. VO / 0710/ 10

Beschlussvorschlag

Der Bericht zum Zustand der gesperrten Adlerbrücke wird zur Kenntnis genommen.

Einverständnisse

entfällt-

Unterschrift

Meyer

Begründung

Nachdem im Rahmen einer Routinekontrolle auf der Fahrbahn der Adlerbrücke ein Absacken von rund 10 cm Tiefe festgestellt worden war, wurde die Brücke am 4. August 2010 für den Fahrzeugverkehr gesperrt. Fußgänger konnten zunächst noch den westlichen Gehweg benutzen.

Eine sofort veranlasste umfassende Sonderprüfung zur Feststellung der Schadensursache und möglicher Reparaturmaßnahmen fand noch in der gleichen Woche statt. Dabei wurde festgestellt, dass sich insbesondere der Zustand der unter dem Asphalt befindlichen Holzkonstruktion derart verschlechtert hatte, dass sich einzelne Bohlen von innen aufgelöst hatten oder gebrochen waren.

Insbesondere durch die undichte Fahrbahndecke wurde über Wasser-, Frost- und Tausalzeinwirkung der Verwitterungsprozess des Holzes in den letzten Jahren erheblich beschleunigt. Bedenklich war vor allem die Feststellung, dass die aktuellen Schadstellen nicht zwangsläufig in unmittelbar verkehrsbelasteten Bereichen aufgetreten waren, woraufhin die Brücke neben dem Autoverkehr vorsorglich auch für den weniger belastenden Fußgängerverkehr gesperrt werden musste. Mit Unterstützung der WSW konnte ab dem 16. August 2010 eine alternative, aber hinsichtlich der Benutzbarkeit zeitlich eingeschränkte Wupperquerung über den unmittelbar angrenzenden Schwebbahnhof angeboten werden.

Zwar wurde zuletzt der Zustand des Holzbohlenbelages ergänzend über stichprobenartige Bohrwidstandsmessungen überwacht, doch lassen die aktuellen Schadensereignisse verlässliche Rückschlüsse hinsichtlich Tragfähigkeit und Verkehrssicherheit nach dieser Methode künftig nicht mehr zu. Vielmehr müssten über die gesamte Brückenfläche verteilt Holzbohlen freigelegt bzw. ausgebaut werden, um deren Zustand noch genauer zu überprüfen und über eine statische Nachrechnung deren Tragfähigkeit nachzuweisen.

Daneben müssten die aktuellen Schäden in den schwer zugänglichen Übergangsbereichen der Brücke behoben werden. Hier allein wäre mit Kosten von ca. 5.000 bis 10.000 € zu rechnen, ohne gesichert zu wissen, ob sich der Aufwand beim Öffnen der bei allen Wupperbrücken stets kritischen Übergangsbereiche womöglich noch weiter vergrößern würde.

Vor diesem Hintergrund in Verbindung mit der Haushaltssituation der Stadt und der geringen Verkehrsbedeutung der Brückenverbindung wurde von weiteren Aktivitäten hinsichtlich einer kurzfristigen Rettung der Adlerbrücke zunächst abgesehen und die komplette Sperrung des Bauwerkes veranlasst.

Rückblickend ist festzustellen, dass insbesondere die vor ca. 10 Jahren veranlasste Tonnage-, Geschwindigkeits- und Höhenbeschränkung dazu geführt hat, dass das Bauwerk noch vergleichsweise lange zumindest für einen eingeschränkten Nutzerkreis zur Verfügung gestanden hat. Die 'schonende' Belastung des Bauwerkes wurde zudem begleitet von immer kürzer werdenden Intervallen bei den Bauwerksprüfungen und von laufenden Unterhaltungsarbeiten, zuletzt - wie öffentlich mitgeteilt - in größerem Umfang im August 2008.

Da im Vergleich zu lokal durchgeführten Reparaturmaßnahmen grundsätzlich nur eine Grundsanierung (z.B. wie an der „Haspeler Brücke“, „Dörner Brücke“ und jetzt „Werther Brücke“) einen langfristigen Erhalt des Bauwerkes sicherstellen kann, wurde die erforderliche Maßnahme zum Erhalt der denkmalgeschützten und in ihrer Konstruktion in Wuppertal einzigartigen Brücke seit 2005 von der zuständigen Fachdienststelle für die seinerzeit anstehenden Haushaltsjahre angemeldet.

Die erforderlichen Mittel konnten jedoch im Rahmen der Haushaltsplananmeldungen bzw. -beratungen trotz Aufzeigens möglicher Konsequenzen bei Nichtumsetzung aufgrund der bekannten Haushaltssituation der Stadt nicht bereitgestellt werden, zumal die verkehrliche

Bedeutung der Adlerbrücke (im Gegensatz etwa zur Werther Brücke oder zur Dörner Brücke) als sehr gering einzustufen ist..

Bei der Ermittlung der Sanierungskosten ist es aufgrund des inzwischen umfassenden Schädigungsgrades an der gesamten Konstruktion (tragende Bauteile und ihre Verbindungen) nahezu unerheblich, ob die Brücke dauerhaft für einspurigen Pkw-Verkehr oder lediglich für Fußgängerverkehr genutzt werden soll, da bereits das hohe Eigengewicht der Brücke in jedem Fall durch ein intaktes Gesamttragwerk gehalten werden muss.

Derzeit stehen weder für weitere kurzfristige Reparaturmaßnahmen (unabhängig davon, ob sie überhaupt einen akzeptablen Sanierungserfolg erzielen würden), noch für eine umfassende Instandsetzung Mittel zur Verfügung. Die Versorgungsträger wurden bereits über einen ggf. erforderlichen kurzfristigen Rückbau ihrer an der Brücke befindlichen Leitungen informiert.

Andererseits ist der Adlerbrücke ein hoher Denkmalwert beizumessen. Die 1868 erbaute Brücke ist nicht nur die älteste Stahlbrücke Wuppertals, sondern darüber hinaus eine der landesweit letzten erhaltenen Gitterkonstruktionen und somit ein höchst bedeutsames Dokument der Ingenieurbaukunst und der Brückenbaugeschichte. Zugleich stellt sie ein wichtiges Zeugnis der Wuppertaler Verkehrsgeschichte und der städtebaulichen Entwicklung Barmens dar. Insofern besteht aus den Belangen des Denkmalschutzes und der Stadtbildpflege heraus ein großes Interesse an einem Erhalt des Bauwerks.

Aus Sicht der Verwaltung sind grundsätzlich drei Szenarien denkbar:

1. Rückbau bzw. Abbruch

Die Kosten für einen möglichen Rückbau des Bauwerkes können - ohne konkrete Planung - z. Zt. mit ca. € 50.000,00 bis 70.000,00 nur grob geschätzt werden. Eine Planung für einen Rückbau liegt z. Zt. noch nicht vor, da auch diese extern beauftragt werden müsste und eine Bereitstellung von Planungsmitteln erfordert. Für den Abbruch des Bauwerkes wäre zuvor eine denkmalrechtliche Erlaubnis bei der Unteren Denkmalbehörde einzuholen.

Laufende Kosten für die Unterhaltung sowie für die gesetzlich vorgeschriebene Überwachung des Bauwerkes (z.B. für Bauwerksprüfungen, Aufwand für die Absperrung, etwaige Sicherungsmaßnahmen) fallen solange an, wie die Brücke tatsächlich vorhanden ist und betragen allein für die Bauwerksprüfungen jährlich ca. 1.500 €. Kurzfristig erforderliche Sicherungsmaßnahmen können nicht prognostiziert oder geschätzt werden, wären aber im künftigen Unterhaltungsaufwand grundsätzlich mit zu berücksichtigen.

2. „Sanierung light“: Austausch der schadhaften Holzbohlen, Sanierung bzw. Erneuerung der Anschlussbereiche, Korrosionsschutz

Zur weiteren Nutzung der Brücke zumindest für Fußgänger müssten zunächst zwingend die geschädigten Bereiche insbesondere an den Übergängen freigelegt und instand gesetzt werden. Dabei ist von „Einstiegskosten“ von ca. 5.000 bis 10.000 € auszugehen, da die erfahrungsgemäß kritischen und kaum einsehbaren Übergangsbereiche im Bereich der Endquerträger oftmals signifikant geschädigt sind.

Weiterhin müsste der gesamte Holzbohlenbelag einschließlich seiner Unterkonstruktion in einem engen Raster auf seine Tragfähigkeit statisch untersucht werden, um eine verlässliche Aussage zum Resttragvermögen der Fahrbahn treffen zu können. Da dieser Aufwand aber unvertretbar hoch würde und das seinerzeit eingebaute Holz seine Nutzungsdauer bei weitem überschritten hat und neben der festgestellten Schädigungen auch deshalb kaum mit einem vertretbaren Ergebnis zu rechnen wäre, sollte die gesamte tragende Holzkonstruktion bei dieser Variante unmittelbar erneuert werden.

Hierfür wäre einschließlich des Abbruchs und bei Einbau eines weniger dauerhaften Holzbelages mit Kosten von ca. 140.000 € (einschl. Planungskosten) zu rechnen. Danach könnte die Brücke wieder für den Verkehr freigegeben werden. Positiv geschätzt könnte davon ausgegangen werden, dass erst nach 5 bis 10 Jahren mit weiteren, ggf. die Nutzung beeinflussenden Instandsetzungsarbeiten am stählernen Haupttragwerk, das ja weiterhin geschädigt und ungeschützt bliebe, zu rechnen ist. Diese Perspektive sollte aber nach Ausbau des Holzbohlenbelags, der erst einen nahezu ungehinderten Blick auf die Stahlkonstruktion ermöglicht, dringend durch eine gründliche Bestandsaufnahme der Schäden verifiziert werden.

Um eine möglichst langlebige Brückenkonstruktion zu erhalten, ist grundsätzlich vollflächig und in regelmäßigen Abständen eine Erneuerung des Korrosionsschutzes vorzusehen. Da diese allerdings in Zukunft nur ausgeführt werden könnte, wenn die erneuerte Fahrbahnkonstruktion dann für diese Arbeiten wieder zurückgebaut würde, sollte im Zuge der Erneuerung der Fahrbahnkonstruktion zumindest der Korrosionsschutz in den Kontaktflächen zur Holzkonstruktion ausgebessert werden. Dabei wäre mit zusätzlichen Kosten von ca. 20.000 € zu rechnen.

Im Übrigen wäre bei der Erneuerung der hölzernen Fahrbahnkonstruktion technisch empfehlenswert, künftig auf die Aufbringung einer Asphaltdecke in der jetzigen Form zu verzichten. Das böte auch den Vorteil, dass die Holzfahrbahn ihrem ursprünglich historischen Zweck entsprechend unmittelbar wieder befahren bzw. begangen werden könnte.

Des Weiteren wäre zu empfehlen, um zumindest einen optisch akzeptablen Gesamterfolg zu verzeichnen, die sichtbaren Hauptträger der Brücke zumindest mit einem einfachen neuen Anstrich zu versehen, der ca. mit weiteren 10.000 € anzusetzen wäre.

Insgesamt betrachtet stellt diese mit mindestens ca. 175.000 bis 180.000 € zu veranschlagende Teilsanierungslösung zwar eine zum gegenwärtigen Zeitpunkt durchaus akzeptable Lösung dar, doch würde gleichzeitig durch die Vernachlässigung weiterer derzeit erforderlicher Arbeiten (z.B. Korrosionsschutz, Stahlbauarbeiten) u.U. die Chance vergeben, die auch von den noch günstigen Materialwerten her maximal mögliche Lebensdauer für die denkmalgeschützte Brücke zu erreichen.

Abgesehen von den bekannten Vorgaben zur restriktiven Haushaltsführung stehen derzeit für die dargestellten Instandsetzungs- und Erneuerungsmaßnahmen auch keine Unterhaltungsmittel aus dem laufenden Budget bei der Fachdienststelle zur Verfügung.

3. Umfassende Sanierung und Erneuerung schadhafter Brückenteile

Die Gesamtkosten für eine vollständige Sanierung der Brücke sind mit mindestens 580.000 € anzusetzen. Die beabsichtigte weitere Nutzungsdauer sollte dabei mindestens bei 30 bis 40 Jahren liegen.

Hierbei würde das Stahltragwerk der Brücke analog zu den Baumaßnahmen an der Haspeler Brücke, Pestalozzibrücke, Alexanderbrücke, Wesendonkbrücke und jetzt Werther Brücke vollständig freigelegt, eingehaust und gestrahlt. Anschließend werden die notwendigen Stahlbaureparaturen durchgeführt, bevor dann ein vollflächiger Korrosionsanstrich aufgebracht und eine neue hölzerne Fahrbahnkonstruktion eingebaut wird.

Die Mittel für eine umfassende Sanierung konnten bislang nicht bereitgestellt werden. Außerdem scheiterte in 2009 auch der städtische Antrag, die Maßnahme ins Denkmalförderprogramm des Landes NRW aufzunehmen.

Zu den Anfragen der FDP-Fraktion führt die Verwaltung folgendes aus:

1. Die Verwaltung schätzt die Kosten für die Sanierung der denkmalgeschützten Brücke auf mindestens 580.000 EUR. Ist auch eine abschnittsweise Teilsanierung möglich, um die Brücke dauerhaft zu retten? Zu welchen Kosten?

Eine abschnittsweise Teilsanierung zur dauerhaften Rettung der Brücke ist nicht möglich. Die theoretische Nutzungsdauer einer Stahlbrücke ist materialtechnisch bedingt grundsätzlich begrenzt.

Eine Teilsanierungslösung mit entsprechender zeitlicher Perspektive ist im Absatz 2 dargestellt. Die Teilreparaturen der letzten Jahre führten leider stets nur zu kurzfristigen Erfolgen.

2. Welche Fördermöglichkeiten könnten für die Sanierung des über 130 Jahre alten Bauwerkes ausgeschöpft werden?

Diese Frage nach den Fördermöglichkeiten wurde bereits oben beantwortet.

3. Jenseits dieser auf die Adlerbrücke bezogenen Fragen bittet die FDP-Fraktion um eine Auflistung aller geplanten Investitionen von Brückenbauwerken, Straßenwegen, Plätzen, Treppen, Plätzen und Mauern in den nächsten 10 Jahren.

Die von der Fachdienststelle konkret beabsichtigten Investitionen in diesen Bereichen münden aktuell in den entsprechenden Aufstellungen des Haushaltsplanentwurfes, der sich auf einen Zeitraum von 5 Jahren erstreckt. Die Planungen unterliegen dabei einer ständigen Fortschreibung z.B. aufgrund festgestellter baulicher Mängel.

Beispielsweise werden bei den Brücken laufend Berichte zu den in bestimmten Zeitabständen gesetzlich vorgeschriebenen Bauwerksprüfungen erstellt, die von der Fachdienststelle ausgewertet werden. Erforderliche Investitionen erfahren dabei eine Prioritätenbildung hinsichtlich ihres Durchführungszeitpunktes und werden für die Haushaltsanmeldungen kostenmäßig geschätzt.

Nicht gesondert ermittelt werden vorbeugend erforderliche Unterhaltungs- und Pflegearbeiten wie z.B. Korrosionsschutzanstriche von Stahlbrücken. Hierfür können nur pauschalisierte Ansätze im Haushalt zur Verfügung gestellt werden, die seit Jahren bei weitem nicht auskömmlich sind und überwiegend zur Abdeckung von kurzfristigem Handlungsbedarf und zur Beseitigung von Verkehrsgefahren vorgesehen werden müssen.

4. Gibt es eine Übersicht über den Sanierungs- bzw. Erhaltungsstatus **aller** städtischen Brücken, Wege, Plätze, Treppen, Mauern etc., also auch derjenigen, die nicht in der Investitionsplanung für die nächsten 10 Jahre enthalten sind?

Der Erhaltungsstatus aller Straßen, Wege und Plätze ist generell sehr schlecht. Es wurde empirisch ermittelt, dass der Sanierungsrückstand bzw. Nachholbedarf für die Erneuerung und Instandsetzung von Straßen, Wegen und Plätzen (ohne Bauwerke) aktuell ca. 130 Mio. € beträgt und für eine nachhaltige Straßenerhaltung auf Dauer ca. 5,5 Mio. € pro Jahr an zusätzlichen Erhaltungsmitteln erforderlich wären. Die in diesem Jahr wieder sehr stark aufgetretenen Frostschäden bestätigen dieses Ergebnis. Eine Übersicht mit dem Erhaltungsstatus jeder einzelnen Verkehrsfläche gibt es derzeit noch nicht. Diese resultiert aus einer flächendeckenden und systematischen Zustandserfassung, welche sich gerade im Aufbau befindet. Da insgesamt 820 km Straßen erfasst werden müssen, ist frühestens in 2012 mit ersten Ergebnissen zu rechnen.

Der Sanierungs- und Erhaltungsstau soll bei den Ingenieurbauwerken eine Zustandsdatenbank ermitteln und darstellen. Bei den Brücken ist der Einstieg mit der Anschaffung einer entsprechenden Software in diesem Jahr begonnen worden. Allerdings erweist sich der Aufwand, insbesondere die zunächst erforderliche Einpflege von Bestandsdaten und –unterlagen, als sehr zeitaufwändig und mühsam. Die Erfassungsarbeit kann neben den erforderlichen Dienstgeschäften zur Sicherstellung der Verkehrssicherheit an Ingenieurbauwerken leider nur nachrangig laufen. Daneben ist absehbar, dass sich die Erfassung von Sanierungskosten an jedem einzelnen Bauwerk in vielen Fällen aufwändiger gestalten wird. Die Fertigstellung einer aussagekräftigen Zustandsdatenbank wird daher noch viel Geduld mit sich bringen und kann nur mit entsprechenden Personal- und/oder finanziellen Kapazitäten beschleunigt werden.

Daneben besteht die Problematik, dass es bislang keine Übersicht über die in städtischer Unterhaltung stehenden Stützbauwerke im Zuge öffentlicher Straßen gibt. Vielfach sind zur Klärung dieser Frage aufwändige Eigentumsrecherchen erforderlich, die von der Fachdienststelle nur sehr begrenzt geleistet werden können. Mit kurzfristig auftretenden Sanierungsfällen an städtischen Stützmauern ist daher jederzeit zu rechnen.

Zu den Anfragen der WfW-Fraktion führt die Verwaltung folgendes aus:

1. Wie konnte es passieren, dass trotz angeblich 10-jähriger Beobachtungszeit mit der Genehmigung von LKW-Verkehr vor ca. einem Jahr, nachfolgend eingeschränktem PKW-Verkehr nunmehr die Brücke noch nicht einmal mehr für Fußgänger sicher genug sein soll?

Welche Unterlassungen der Brückenaufsicht sind hier zu verzeichnen?

Gerade die Nutzung der Brücke durch Lkw wurde durch Beschilderung und eine bauliche Höhenbegrenzung seit ca. 10 Jahren unterbunden. Der Grund für die aktuell erfolgte Verkehrsbeschränkung wurde bereits oben ausführlich erläutert.

Ein vermeintliches Versäumnis der Brückenaufsicht wird zurückgewiesen. Gerade dieser Fall bestätigt, dass die Brückenkontrolle funktioniert hat (siehe Ausführungen oben).

2. Wie hoch wären die Renovierungskosten für den Fall, dass die Brücke ausschließlich für Fußgänger, Radfahrer etc. freigegeben wird? Hierbei wären die einzelnen Gewerke detailliert aufzuführen und mit Kosten zu versehen, insbesondere auch mit einem Statikgutachten.
3. Wie hoch wären die detaillierten Renovierungskosten analog 2, also in einzelne Gewerke aufgeteilt für den Fall einer Sanierung für den PKW-Verkehr? Auch hier wieder wäre ein zusätzliches Statikgutachten erforderlich.
4. Wie hoch sind die Abrisskosten, wiederum in den einzelnen Gewerken und in Summe?

Antwort zu den Fragen 2., 3. und 4.:

Die Sanierungskosten im Hinblick auf die Nutzung der Brücke durch Fußgängerverkehr oder Pkw-Verkehr unterscheiden sich wie oben dargestellt nur sehr unwesentlich.

Detaillierte Kostenberechnungen und Statiken können erst im Falle eines konkreten Planungsauftrages, für den Mittel bereitgestellt werden müssten, aufgestellt werden. Eine präzisere Beantwortung der Fragen ist nur unter dieser Voraussetzung möglich. Bis dahin sind Erfahrungswerte für die oben bereits erfolgten Schätzungen maßgebend und auch nur diese leistbar.

Zu den Anfragen der Fraktion „Die Linke“ führt die Verwaltung folgendes aus:

1. Wann fand die letzte Überprüfung des technischen Zustandes der Adlerbrücke statt?

Die Brücke wurde in den letzten Jahren aufgrund ihres Zustandes jährlich anstatt alle drei Jahre geprüft. Die letzte Prüfung fand 2009 statt, die für 2010 stand kurzfristig an. Zudem wurde die Brücke wöchentlich von der Straßenoberfläche aus kontrolliert. Hierbei wurde auch die Einbruchstelle durch einen städtischen Mitarbeiter festgestellt.

2. Wann und in welcher Höhe wurde das letzte Mal in die Brücke investiert?

Die letzte Investition fand im Rahmen der laufenden Unterhaltung 2008 in Form einer provisorischen Lastüberbrückung auf der Fahrbahn statt. Sie kostete einschließlich statischer Untersuchung rd. 11.500 €.

3. Inwieweit ist beabsichtigt, die Unterschutzstellung als Baudenkmal zu berücksichtigen?

Die Adlerbrücke ist eingetragenes Denkmal. Daher wurden auch Denkmalmittel beantragt (s.o.).

4. Wie ist die zukünftige Verkehrsführung geplant?

Kfz-Verkehr kann die unwesentlich entfernten Brücken Wasserstraße und Dörner Brücke nutzen, Fußgänger können über die benachbarte Schwebbahnstation die Wupper queren.

5. Wie hoch sind die Kosten für einen eventuellen Abriss? Wie hoch wird der Schrottwert geschätzt?

Die Abrisskosten können ohne konkrete Planung nur grob geschätzt werden, sie betragen rd. 50.000 bis 70.000 €. Der Schrottwert pro Tonne liegt derzeit ca. bei 100 €. Da die Brücke eine Stahlmasse von rd. 26 t aufweist (Abrostungen unberücksichtigt), könnte man ca. 2.600 € als Schrotterlös ansetzen.

Kosten, Finanzierung

Alle oben beschriebenen Szenarien erfordern - auch bei Inanspruchnahme einer evtl. Förderung aus dem Denkmalförderprogramm des Landes NRW für die Szenarien 2 und 3 - eine finanzielle Beteiligung der Stadt Wuppertal, für die eine Kreditgenehmigung der Bezirksregierung (Kommunalaufsicht) zwingend erforderlich wäre.

Angesichts der Erfahrungen aus den Gesprächen mit der Kommunalaufsicht bezgl. der Instandsetzung der „Werther Brücke“ (vgl. Beschlusssdrucksache VO/0625/10) ist davon auszugehen, dass eine solche Kreditgenehmigung für eine Sanierung der „Adlerbrücke“ versagt werden würde, da diese nach Auffassung der Kommunalaufsicht nur bei Darstellung einer signifikanten verkehrlichen Bedeutung ergehen könne.

Zwar stellt auch der Denkmalschutz eine ‚Pflichtaufgabe des Denkmaleigentümers‘ dar, er findet jedoch i. d. R. dann seine Begrenzung, wenn dem Eigentümer der Erhalt eines Denkmals wirtschaftlich nicht mehr zuzumuten ist. Dies scheint nach Lesart der Kommunalaufsicht bei überschuldeten bzw. von der Überschuldung bedrohten Städten wohl regelmäßig der Fall zu sein.

Insofern kann ein realistisches Szenario für den Erhalt der „Adlerbrücke“ nach Auffassung der Verwaltung nur darin bestehen, dass

- Fördermittel akquiriert werden können: die Förderquote beträgt dabei üblicherweise 40% bis max. 60% der förderfähigen Kosten, die Obere Denkmalbehörde hat gegenüber der Stadt zugesagt, dass sie sich für eine Aufnahme in das Förderprogramm verwenden wolle (zuletzt scheiterte im Jahre 2009 ein Antrag der Untere Denkmalbehörde, die Sanierungsmaßnahme „Adlerbrücke“ ins Denkmalförderprogramm des Landes NRW aufzunehmen).
- der verbleibende Eigenanteil über Spenden aus der Bürgerschaft („Brückenpaten“) aufgebracht wird.

Insofern erscheint der Verwaltung das Szenario 2 realistisch unter der Voraussetzung, dass der Eigenanteil durch Spenden aufgebracht werden kann. Gelingt dies nicht, so ist davon auszugehen, dass Szenario 1 greift und ein Erhalt der Adlerbrücke leider nicht gewährleistet werden kann.