

Instandsetzung des Brückenbauwerks BW 177 und Stützwand BW 181; Überführung der B37 und B44 über die Bruchwiesenstraße; Stützwand entlang der B37 im Anschluss an BW177 - Genehmigung der Maßnahme

KSD 20140477

A N T R A G

nach der einstimmig ausgesprochenen Empfehlung des Bau- und Grundstücksausschusses vom 08.12.2014.

Der Stadtrat möge wie folgt beschließen:

Die Maßnahme „Instandsetzung Brückenbauwerk BW 177 und Stützwand BW 181“ wird genehmigt mit Gesamtkosten von 1.500.000 EUR.

1. Vorbemerkungen

Das städtische Bauwerk **BW 177** überführt die B37 über die innerstädtische Bruchwiesenstraße.

Das zweifeldrige Bauwerk wurde 1968 als Spannbeton-Plattenbalkenbrücke erstellt. Das Bauwerk hat, durch eine abgedeckte Längsfuge getrennt, zwei Überbauten. Der eine Überbau trägt die B37 und B44 Richtung Stadtmitte und der andere Richtung Bad-Dürkheim.

An den Bauwerksenden liegen die Überbauten über Elastomerlagern auf den Auflagerbänken von pfahlgegründeten Kastenwiderlagern auf.

Die Mittelunterstützung wird von sieben Rundstützen mit Neoplanlagern gebildet.

Das Bauwerk hat nur eine geringe Spaltbreite an Auflagerbank und Kammerwand, Wartungsgänge sind nicht vorhanden.

An beiden Überbauenden sind einschläuchige Übergangskonstruktionen vorhanden.

Nur am westlichen Widerlager befindet sich eine Böschungstreppe.

Das Bauwerk hat Außenkappen mit Distanzschutzplanken und gestalteten Geländern von 1,10m Höhe.

Im Mittelbereich sind Kappen mit Distanzschutzplanken und ein ehemaliges Pflanzbeet, das von „Betongleitwänden“ eingefasst wird.

Die Stützwand **BW 181** steht im Anschluss an das westliche Widerlager in Fahrtrichtung Bad Dürkheim und stützt die B37 zu einem tieferliegenden Parkplatz ab.

Die Stützwand hat als Weiterführung der Brücke eine Kappe mit Distanzschutzplanken und ein gestaltetes Geländer.

2. Begründung der Notwendigkeit der Maßnahme

Im Zuge der Bauwerksprüfungen der vergangenen Jahre wurden zahlreiche Schäden an den Bauwerken festgestellt die beseitigt werden müssen. Diese Schäden beeinträchtigen die Verkehrssicherheit und die Dauerhaftigkeit des Bauwerks massiv.

BW 177:

Durch die undichten Übergangskonstruktionen(Endfuge und Mittellängsfuge) sind schon großflächige Betonabplatzungen und freiliegende korrodierte Bewehrung sichtbar. Die Widerlager weisen großflächige Hohlstellen, zum Teil bereits Abplatzungen mit freiliegender Bewehrung auf. An den Rundstützen sind Betonabplatzungen zu erkennen. Außerdem sind an den Randkappen großflächige Hohlstellen, Querrisse und Abplatzungen. Die vorhandene Beschichtungen der Randkappen sind nur noch in Teilen erkennbar.

Die Entwässerungseinrichtungen sind nicht funktionsfähig, die Aufhängungen korrodiert und nicht regelgerecht. Ebenso ist der Korrosionsschutz der Geländer größten Teils schadhaft.

Die Fahrbahn-Beläge sind von Asphaltausbrüchen, aufgeplatzten Rissen, Flickstellen und Verdrückungen geprägt.

BW 181: Auch an der anschließenden Stützwand sind eine Vielzahl von Betonschäden, mit

freiliegender Bewehrung, erkennbar.

Die Blockfugen sind größten Teils offen, auch in den Fugenbereichen sind Betonschäden vorhanden.

3. Bauliche Beschreibung der Maßnahme

An dem Bauwerk soll eine Instandsetzung durchgeführt werden.

Alle Betonteile werden prinzipiell nach folgender Vorgehensweise instandgesetzt:

- Schadstelle feststellen und markieren
- Schadstellen freistemmen und strahlen
- Schadstellen mit PCC-Mörtel schließen
- Gesamte Flächen strahlen, feinspachteln und Beschichtung aufbringen.

Der gesamte Fahrbahnbelag wird entfernt und erneuert.

Die Übergangskonstruktionen werden mit neuen Dichtgummis ausgestattet.

Entwässerungseinrichtungen werden ausgebessert, Brückeneinläufe erneuert, Aufhängungen regelkonform ersetzt.

Der Korrosionsschutz der Geländer wird erneuert.

Die Bauwerksfugen der Stützwand werden ausgebessert und neu verschlossen.

Am östlichen Widerlager soll zur besseren Zugänglichkeit eine Böschungstreppe eingebaut werden.

Es bietet sich an, die Instandsetzung zeitlich mit dem Austausch der Überkonstruktionswechsel an der Pylonbrücke und den Arbeiten der RNV auf der Konrad-Adenauer-Brücke zu koordinieren. Dieses wurde im Rahmen der tiefbautechnischen Koordinierung auch mit Polizei und Verkehrsbehörde abgestimmt da es Synergieeffekte gibt was die Verkehrssicherung angeht. Unter diesen Prämissen ist die Bauausführung für die Zeit von 15.05.2015 bis 15.11.2015 und für die Zeit vom 04.07.2016 bis 21.10.2016 geplant. Während der gesamten Bauzeit werden sowohl in Fahrtrichtung Mannheim als auch in Fahrtrichtung Bad Dürkheim jeweils immer drei Fahrspuren zur Verfügung stehen.

4. Kosten

Die Gesamtkosten der Maßnahme sind mit brutto 1.500.000 EUR veranschlagt und gliedern sich wie folgt:

Trag-, Schutz-, und Arbeitsgerüste	120.000 EUR
Verkehrssicherung	100.000 EUR
Betoninstandsetzung der Rundstützen, Widerlager, Kappen, Stützwand und Brückenuntersicht	780.000 EUR
Instandsetzung Fahrbahnbelag	180.000 EUR
Instandsetzung Geländer	170.000 EUR
Ingenieurleistungen	150.000 EUR
Gesamtkosten	1.500.000 EUR

5. Ingenieurleistungen

Das Ingenieurbüro Schiffer & Partner, Ludwigshafen, hat bereits die Vorplanung und die Entwurfsplanung für die Instandsetzung mit zugehöriger Kostenberechnung erarbeitet. Aus Gründen der Projektkontinuität wird vorgeschlagen, das Ingenieurbüro Schiffer & Partner auch mit den weiteren Ingenieurleistungen (Ausführungsplanung, Vorbereitung und Mitwirken bei der Vergabe, Bauoberleitung und örtliche Bauüberwachung) zu beauftragen. Die Auftragssumme beträgt auf der Grundlage der HOAI 110.000 EUR (einschl. MwSt.).

6. Finanzierung

Die Finanzierung erfolgt über den Ergebnishaushalt.

7. Mittelbedarf

Haushaltsjahr 2015	950.000 EUR
Haushaltsjahr 2016	550.000 EUR

8. Verfügbare Mittel

Im Budget von 4-14 sind die erforderlichen Haushaltsmittel vorhanden (Sachkonto 5233100, Kostenstelle 41410002, Kostenträger 5440101). Für die Mittel der Jahre 2015 und 2016 steht die Haushaltssatzung 2015/2016 aber unter dem Vorbehalt der Genehmigung durch den Stadtrat und der ADD.