



Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

145/22

Beschluss	
Nr.	vom
wird von StSt OB-Büro ausgefüllt	

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.1

Bearbeitet von:
Steck, Joachim

Tel. Nr.:
82-2310

Datum:
30.08.2022

1. **Betreff:** Aktueller Sachstand zum Maßnahmenprogramm für Brücken bis 2035

2. Beratungsfolge:	Sitzungstermin	Öffentlichkeitsstatus
1. Verkehrsausschuss	16.11.2022	öffentlich
2. Gemeinderat	21.11.2022	öffentlich

3. **Finanzielle Auswirkungen:** (Kurzübersicht) Nein Ja

4. **Mittel stehen im aktuellen DHH (2022 und 2023) bereit:** Nein Ja

in voller Höhe teilweise (DHH 2022 und 2023) 2.850.000,- €

5. **Beschreibung der finanziellen Auswirkungen:**

1. **Investitionskosten insgesamt 2022 - 2030**

Gesamtkosten der Maßnahme (brutto) 57.550.000,- €

Objektbezogene Einnahmen (Zuschüsse usw.) _____ €

Kosten zu Lasten der Stadt (brutto) 57.550.000,- €

2. **Folgekosten**

Personalkosten _____ €

Laufender Betriebs- und Unterhaltungsaufwand nach Inbetriebnahme der Einrichtung bzw. der Durchführung der Maßnahme _____ €

Zu erwartende Einnahmen (einschl. Zuschüsse) ./._____ €

Jährliche Belastungen _____ €

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

145/22

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.1

Bearbeitet von:
Steck, Joachim

Tel. Nr.:
82-2310

Datum:
30.08.2022

Betreff: Aktueller Sachstand zum Maßnahmenprogramm für Brücken bis 2035

Beschlussantrag (Vorschlag der Verwaltung):

Der Verkehrsausschuss empfiehlt dem Gemeinderat:

- Den Sachstandsbericht zur Kenntnis zu nehmen
- Die notwendigen Planungs- und Baumittel in die einzelnen Stufen des DHH 2024/25 zur strategischen Sicherung der Gebrauchstauglichkeit der Brücken im Hauptnetz bis 2035 zur Verfügung zu stellen
- Die Verwaltung mit der Anmeldung einer zusätzlichen Ingenieurstelle im Bereich der Ingenieurbauwerke im DHH 2024/25 zu beauftragen.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

145/22

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.1

Bearbeitet von:
Steck, Joachim

Tel. Nr.:
82-2310

Datum:
30.08.2022

Betreff: Aktueller Sachstand zum Maßnahmenprogramm für Brücken bis 2035

Sachverhalt/Begründung:

Die Vorlage dient dem strategischen Ziel C 3 - Die Stadt gewährleistet eine richtlinienkonforme Verkehrsinfrastruktur, welche möglichst allen Bedürfnissen der Verkehrsteilnehmer gerecht wird.

I. Einführung

Im Maßnahmenprogramm der Brücken im Hauptnetz bis 2035 aus dem Jahr 2017 (Drucksache Nr. 126/17) hat die Verwaltung über den Zustand und die in den nächsten Jahren erforderlichen Erneuerungs- und Sanierungsmaßnahmen von 13 Brücken im Hauptnetz berichtet. Mittlerweile sind zu einer Vielzahl dieser Bauwerke die konkreten Planungen bereits angelaufen. Wesentlicher Inhalt dieses ersten Sachstandsberichtes ist es, die aktuellen Planungsstände sowie die terminlichen wie auch finanziellen Auswirkungen des Maßnahmenprogramms aufzuzeigen.

II. Gründe und Zielstellung der Erneuerungen

Das strategische Ziel C 3 beinhaltet auch, dass bis 2035 der Anteil der Brücken im Hauptverkehrsnetz mit aus älteren DIN Normen bedingten Lastbeschränkung (unter SLW 60) von aktuell 50 % auf möglichst 0 % gesenkt werden soll. Ein SLW 60 ist ein fiktives Bemessungsfahrzeug mit einem Gesamtgewicht von 60 Tonnen. Dies wird erforderlich, da gerade die Brücken im Hauptverkehrsnetz erheblichen Belastungen ausgesetzt sind, da der LKW-Verkehr in den letzten Jahren eine deutliche Zunahme erfahren hat, und ein hoher Prozentsatz dieser LKW deutlich überladen ist. Hierfür sind die Brücken nicht bemessen worden, weshalb die Verschleißerscheinungen und Schadensbilder stark zunehmen. Ab 1980 wurde daher eine grundlegende Normänderung durchgeführt. Diese hat dazu geführt, dass gerade bei Brücken der Robustheit und Dauerhaftigkeit deutlich mehr Aufmerksamkeit geschenkt wurde. Ein Großteil der Brücken im Hauptnetz wurde vor 1980 gebaut. Bei den nachfolgend beschriebenen Brücken sind daher Ersatzneubauten erforderlich.

Ziel der Neubauplanungen muss es sein, neben der Gestaltung, nachhaltige, wartungsarme und robuste Bauweisen zu wählen, damit die tatsächliche Nutzungsdauer über die bisherigen Werte von 70 Jahren verlängert werden kann. Bei entsprechender robuster Ausführung und regelmäßiger Unterhaltung kann die tatsächliche Nutzungsdauer länger ausfallen.

III. Zusammenfassung der finanziellen Aufwendungen

Für einen ersten Überblick zu den geplanten Maßnahmen werden nachfolgend die Projekte tabellarisch mit den wichtigsten Eckdaten aufgelistet. Die genannten Baukosten beinhalten bereits die erforderlichen Ingenieur- und gutachterlichen Leistungen, wie z. B. Baugrundgutachten.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

145/22

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.1

Bearbeitet von:
Steck, Joachim

Tel. Nr.:
82-2310

Datum:
30.08.2022

Betreff: Aktueller Sachstand zum Maßnahmenprogramm für Brücken bis 2035

Nr.	Projekt	Baujahr	Planungsstand	Baubeginn	Kosten in Tausend €
1.	Durchlass Talbach	1931	Entwurfsplanung	2024	2.200
2.	Stegermattbrücke	1968	Vorentwurf	2025	3.000
3.	Südringbrücke	1976	Entwurfsplanung	2025	8.400
4.	Mühlbachbrücke	1910	Entwurfsplanung	2024	1.500
5.	Eisenbahnüberführung Mitte	Neubau	Vorentwurf	2026	5.500
6.	Kinzigbrücke E- Werk	Neubau	Gestaltungswettbewerb	2024 / 2025	500
7.	Eisenbahnüberführung Badstraße	Neubau	Planungsvereinbarung	2029 / 2030	12.600
8.	Ersatz für die Nordunterführung im Bahnhof		Vorentwurf	2027	4.300
9.	Unionbrücke	1956		2030 / 2031	10.000
10.	Otto-Hahn-Str. über die B 3/33	1968		2028	2.900
11.	Johannisbrücke	1929		2029	1.800
12.	Kurt-Schumacher-Brücke	1974	Instandsetzung	2025	750
13.	Marlener Straße über die verl. B 3/33	1969	Instandsetzung	2025	600
14.	Eisenbahnüberführung Reichenbacher Weg		Vorentwurf	2036	3.500
				Summe	57.550

Eine detailliertere Kostenübersicht zu den finanziellen Aufwendungen befindet sich in der Anlage. In dieser sind die Kosten bezogen auf die Haushaltsjahre aufgeschlüsselt.

Bei den genannten Kosten handelt es sich mit Ausnahme der 1 und 3 um reine Kostenschätzungen, welche noch eine hohe Ungenauigkeit haben können. Bei Ziffer 1 und 3 liegen mittlerweile Kostenberechnungen vor. Der Ansatz zu 1 wurde bereits zum aktuellen Haushalt deutlich erhöht, der Ansatz zu 3 muss im kommenden Haushalt von 6,7 Mio. auf 8,4 Mio. erhöht werden.

Durch die aktuell stark schwankenden bzw. steigenden Rohstoffpreise, sind zuverlässige Kostenschätzungen zur Zeit kaum möglich und können daher nur als grober Anhalt dienen. Es muss davon ausgegangen werden, dass sich die Bauvorhaben bis zur Anmeldung im nächsten Doppelhaushalt weiter verteuern.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

145/22

Dezernat/Fachbereich: Fachbereich 6, Abteilung 6.1	Bearbeitet von: Steck, Joachim	Tel. Nr.: 82-2310	Datum: 30.08.2022
---	-----------------------------------	----------------------	----------------------

Betreff: Aktueller Sachstand zum Maßnahmenprogramm für Brücken bis 2035

Die Mittelplanung orientiert sich am derzeitigen MMP unter Berücksichtigung der zeitlichen und technischen Zusammenhänge der Maßnahmen. So hängen gerade die Maßnahmen mit der Bahn von den Genehmigungen der Sperrpausen ab. Diese sind mind. 4 Jahre im Voraus anzumelden. Die finale Genehmigung durch die Bahn kann aber durchaus von den Wünschen der Stadt abweichen. Konkret sollen die Bauwerke der Ziffern 2 und 3 an Ostern 2025 unter Vollsperrung der Strecke abgebrochen werden. Noch deutlicher ist die Fremdsteuerung bei den direkt in der Federführung der Bahn laufenden Maßnahmen (Ziffer 7, 8 und 14).

Bei der überwiegenden Anzahl der Maßnahmen ist derzeit eine Förderfähigkeit nach dem LGVFG auszuschließen, da es sich um reine Ersatzmaßnahmen, ohne verkehrliche Verbesserungen, handelt. Fördermöglichkeiten werden jedoch im Rahmen der Planung weiter untersucht.

Die Maßnahmen verursachen ab 2024 über mehrere Jahre hinweg eine hohe finanzielle Belastung des Haushaltes. Im Sinne einer Gewährleistung der Funktionsfähigkeit des Verkehrsnetzes und der Vermeidung von Einschränkungen oder sogar Komplettsperren erscheint eine entsprechende Prioritätenfestsetzung als unumgänglich.

IV. Personelle Ressourcen

Durch die Vielzahl der parallel laufenden Investitionsmaßnahmen, zusätzlich zu den ohnehin notwendigen Unterhaltungsmaßnahmen, wird es erforderlich, das Aufgabengebiet der Bauwerke in der Abteilung Straßen und Brücken personell durch eine neue Ingenieurstelle zu verstärken.

Bis 2021 wurden die Ingenieurbauwerke durch eine Person im Fachbereich betreut. Durch diese Stelle wurden in den vergangenen 20 Jahren 5 Neubauten von kleinen Geh- und Radwegstegen, 7 Neubauten kleinerer Durchlässe und 2 Neubauten von Straßenbrücken betreut. Hinzu kommen noch ca. 10 umfangreichere Instandsetzungen. In diesem Zeitraum wurden rund 15 Mio. € an Mitteln eingesetzt. Die Planungsleistungen für die oben genannten Projekte wurden fast vollständig an Ingenieurbüros vergeben, da diese im Hause nicht erbracht werden konnten.

In den kommenden 10 - 15 Jahren sollen ca. 55 Mio. € für Neubauten und ca. 5 Mio. € für laufende Unterhaltungen umgesetzt werden. Die zusätzlichen Neubauten im Zuge der Landesgartenschau oder eine potenzielle Nordquerung sind hier noch nicht berücksichtigt, ebenso wenig Ersatzneubauten im Bereich kleinere Bauwerke, wie z.B. Wirtschaftswegbrücken. Der hierfür erforderliche Mittelaufwand ist aktuell schwer abschätzbar. Dieser Aufgabenumfang ist mit einer Ingenieurstelle nicht mehr leistbar.

Seit Oktober 2021 gibt es eine zusätzliche Fachkraft als Straßenbaumeister, die mit 50 % der Stelle regelmäßige Kontrollen an den Bauwerken wie Brücken, Durchläs-

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

145/22

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.1

Bearbeitet von:
Steck, Joachim

Tel. Nr.:
82-2310

Datum:
30.08.2022

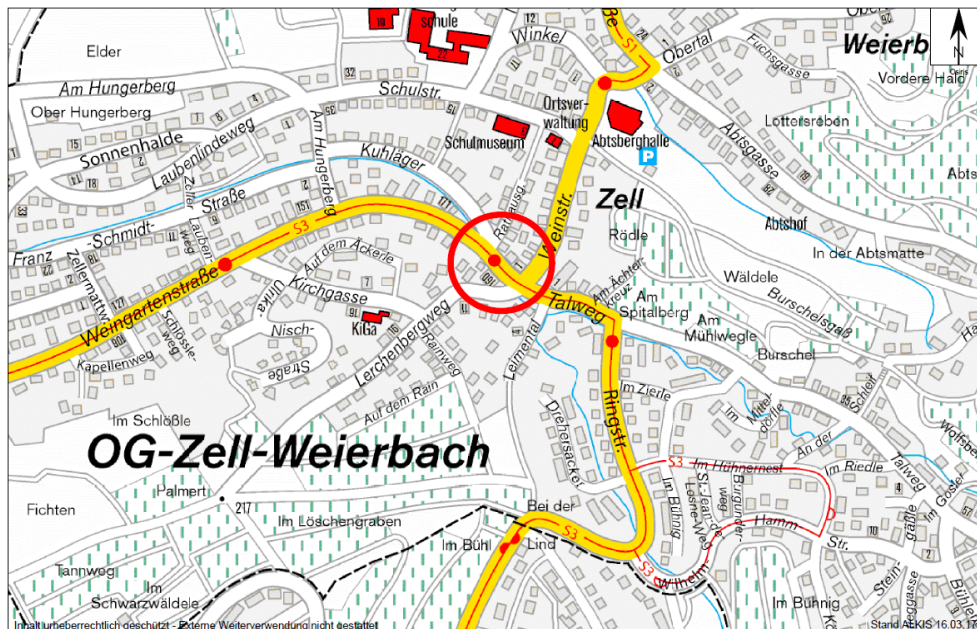
Betreff: Aktueller Sachstand zum Maßnahmenprogramm für Brücken bis 2035

sen und Lärmschutzwänden durchführt. Hierbei handelt es sich um Pflichtaufgaben nach DIN 1076, die allerdings bis zur Schaffung dieser Stelle nur in begrenztem Umfang wahrgenommen worden sind. Bei den anstehenden Neubauten kann diese Stelle allerdings keine unmittelbare Unterstützung leisten, da mit der zweiten Hälfte der Stelle u.a. der barrierefreie Ausbau der Haltestellen vorangetrieben wird. Es ist daher unumgänglich das Aufgabengebiet der Ingenieurbauwerke mit einer zusätzlichen Stelle zu verstärken.

Die Verwaltung plant, die zusätzliche Ingenieurstelle für den DHH 2024/25 anzumelden. Gerade bei den Bauwerken im Zuge der Bahnstrecken gibt es allerdings eine hohe zeitliche Abhängigkeit von der Genehmigung der notwendigen Sperrpausen. Je nach Verlauf der weiteren Planungsfortschritte kann es erforderlich werden, bereits davor eine projektbezogene, befristete Ingenieurstelle auszuschreiben, deren Entfristung dann im DHH 2024/25 beantragt werden würde.

V. Details zu den Maßnahmen

1. Durchlass Talbach unter der Weingartenstraße in Zell-Weierbach / Ersatzneubau 2024



1.1 Bauwerkszustand

Der Durchlass unter der Weingartenstraße wurde im Jahr 1931 als Stahlbetonrahmen hergestellt. Der Durchlass ist lediglich für Fahrzeuge bis 30 t Gesamtgewicht ausgelegt. Die theoretische Nutzungsdauer liegt bei 70 Jahren. Diese ist also mittlerweile überschritten. Gleichzeitig stellt das heutige Bauwerk ein Abflusshindernis für den Talbach dar, mit der Konsequenz, dass der Talbach bereits ab einem 20-

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

145/22

Dezernat/Fachbereich:	Bearbeitet von:	Tel. Nr.:	Datum:
Fachbereich 6, Abteilung 6.1	Steck, Joachim	82-2310	30.08.2022

Betreff: Aktueller Sachstand zum Maßnahmenprogramm für Brücken bis 2035

jährigen Regenereignis über die Ufer ausborden würde. Dieser Umstand und die Schadenszustände erfordern die Erneuerung.

1.2 Aktueller Planungsstand

Das beauftragte Ingenieurbüro RS hat den Vorentwurf abgeschlossen und bearbeitet zur Zeit die wasserrechtliche Genehmigung sowie den Entwurf. Eine besondere Schwierigkeit bei diesem Vorhaben stellt das enge Baufeld dar sowie die zahlreichen Versorgungsleitungen im unmittelbaren Baufeld. Daher war die Findung eines geeigneten Bauverfahrens von besonderer Bedeutung. Um eine Gewässerumleitung zu vermeiden, wird daher mit Bohrpfählen entlang des Bestandes gearbeitet. Die Zwischenräume werden im zweiten Schritt mit Spritzbeton ausgefüllt. Somit kann Abschnittsweise gearbeitet und der Arbeitsraum minimiert werden. Für die Versorger bleibt mehr Raum zur Verfügung.

In der Ortschaftsratsitzung vom 20.09.22 hat sich der Ortschaftsrat Zell-Weierbach zu dieser Vorlage beraten und mit folgendem Beschluss zugestimmt: „Bis zur Fertigstellung der Fahrbahnoberfläche wird rechtzeitig ein Verkehrssicherheitskonzept mit gestalterischen Maßnahmen für den gesamten Kreuzungsbereich Weinstraße/ Weingartenstraße/Lerchenbergweg/Talweg erarbeitet und den Gremien zur Entscheidung vorgelegt. Die Kosten für die Umsetzung sind in der Bausumme eingerechnet.“ Zu diesem Bauwerk wird dem Ortschaftsrat und den Gremien im Frühjahr 2023 eine gesonderte Vorlage zur Beratung vorgelegt. In dieser Vorlage werden die Themen Bauausführung, Termine, Kosten sowie der Prüfauftrag des Ortschaftsrates behandelt.

1.3 Zeitschiene

Aktuell wird der Entwurf und die wasserrechtliche Genehmigung bearbeitet. Der Baubeschluss soll im Frühjahr 2023 gefasst werden. Die Ausführungsplanung sowie die Ausschreibungsunterlagen sollen bis November 2023 fertiggestellt werden. Die Vergabe an ein Unternehmen erfolgt im Januar 2024, so dass im März 2024 mit dem Bau begonnen werden kann. Die Versorgungsunternehmen müssen bereits ab August 2023 mit der Verlegung ihrer Leitungen beginnen, damit das Baufeld ab März 2024 für den eigentlichen Neubau zur Verfügung steht. Die Fertigstellung erfolgt voraussichtlich im Oktober 2025.

1.4 Kosten für einen Ersatzneubau

Die Kosten für den Ersatzneubau belaufen sich gemäß der aktuellen Kostenberechnung auf ca. 2.200.000,- € brutto.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

145/22

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.1

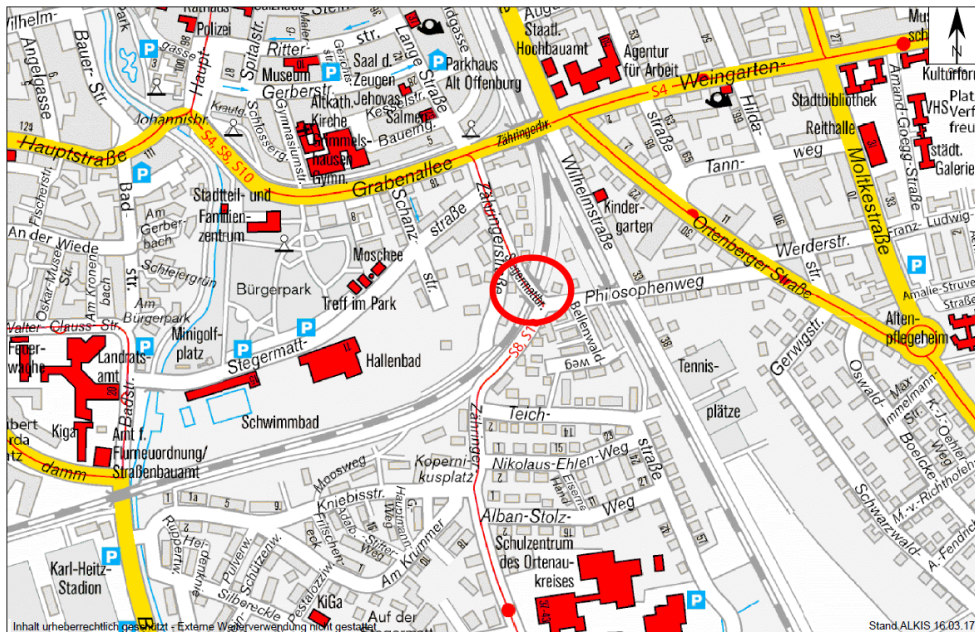
Bearbeitet von:
Steck, Joachim

Tel. Nr.:
82-2310

Datum:
30.08.2022

Betreff: Aktueller Sachstand zum Maßnahmenprogramm für Brücken bis 2035

2. Stegermattbrücke in der Zähringerstraße / Ersatzneubau 2025



2.1 Bauwerkszustand

Die Stegermattbrücke wurde im Jahr 1968 aus einzelnen, nebeneinanderliegenden Trägern gebaut. Für diese wurde ein Spannstahl verwendet, der sich im Nachhinein als korrosionsanfällig erwiesen hat. In 2001 wurde die Brücke aufgrund von Mängeln an der Abdichtung saniert. Da einige Schäden nicht mehr instandgesetzt werden konnten, wurde die Brücke auf 30 t abgelastet.

Seit 2001 durchgeführte Brückenprüfungen haben eine Zunahme der Schäden gezeigt, besonders im Bereich der Betondeckung um die Spannstähle. Aus Gründen des schwer abzuschätzenden Risikos von möglichen Ausfällen im Bereich der Spannstähle muss die Brücke in absehbarer Zeit durch einen Neubau ersetzt werden.

Der Neubau wird dann, gemäß dem strategischen Ziel der uneingeschränkten Nutzung, für das aktuelle Lastmodell LMM bemessen. Das Lastmodell LMM berücksichtigt ein fiktives Fahrzeug mit 60 Tonnen. Zusätzlich wird die gesamte Fahrspur mit 1,2 Tonnen pro m² belastet. Im Gegenverkehr wird ein weiteres Fahrzeug mit 40 Tonnen angesetzt, dessen Fahrspur zusätzlich mit 0,6 Tonnen pro m² belastet wird.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

145/22

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.1

Bearbeitet von:
Steck, Joachim

Tel. Nr.:
82-2310

Datum:
30.08.2022

Betreff: Aktueller Sachstand zum Maßnahmenprogramm für Brücken bis 2035

2.2 Aktueller Planungsstand

Das beauftragte Ingenieurbüro SMP bearbeitet zur Zeit die Entwurfsplanung. Parallel dazu erfolgt eine Sperrpausenmeldung für den Abbruch des Bestandes an Ostern 2025. Hiervon hängt im besonderen Maße der tatsächliche Baubeginn ab. Aktuell ist dieser Termin noch offen und ist seitens der DB noch nicht bestätigt.

2.3 Zeitschiene

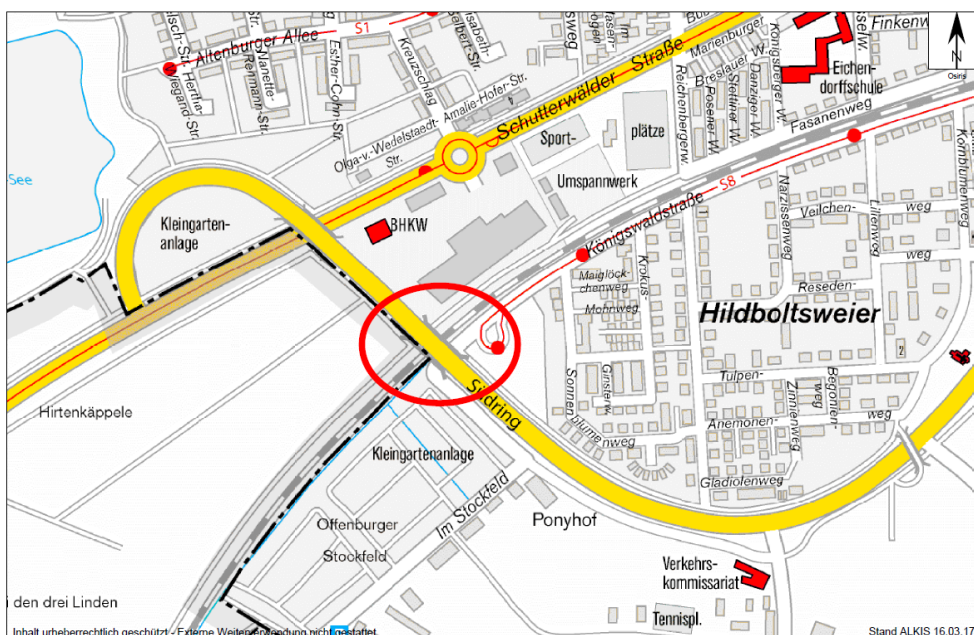
Bis Juli 2023 soll die Entwurfsplanung abgeschlossen sein. Der Baubeschluss soll im Herbst 2023 gefasst werden. Die Ausführungsplanung sowie die Ausschreibungsunterlagen sollen bis März 2024 fertiggestellt werden. Die Vergabe an ein Unternehmen erfolgt im Mai 2024. Der lange Vorlauf bis zum Baubeginn ist der Planung des Abbruchs seitens des Bauunternehmens geschuldet.

Der Baubeginn ist, vorbehaltlich der Genehmigung der Sperrpause (Vollsperrung der Rheintalbahn für drei Tage), im März 2025. Die Fertigstellung erfolgt voraussichtlich im Mai 2026.

2.4 Kosten für einen Ersatzneubau

Die Kosten für einen Ersatzneubau belaufen sich gemäß einer ersten Kostenannahme auf ca. 3.000.000,- € brutto.

2.5 Südring über die DB Strecke Karlsruhe – Basel / Ersatzneubau 2025



Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

145/22

Dezernat/Fachbereich:	Bearbeitet von:	Tel. Nr.:	Datum:
Fachbereich 6, Abteilung 6.1	Steck, Joachim	82-2310	30.08.2022

Betreff: Aktueller Sachstand zum Maßnahmenprogramm für Brücken bis 2035

2.6 Bauwerkszustand

Die Südringbrücke wurde im Jahr 1976 errichtet. Für den Bau wurden sehr schlanke Spannbetonträger verwendet. Auf diese wurde, für die Querverteilung der Lasten, ein Aufbeton aufgebracht.

Die Brücke ist auf Grund ihrer filigranen Bauweise sehr schwingungsanfällig und ist seit 2004 nicht mehr für, zu genehmigende, Schwerlasttransporte freigegeben. Des Weiteren sind an allen Auflagern der Spannbetonträgern Risse aufgetreten, die verpresst wurden. Grund hierfür ist ein Fehler in der Planung. Es wurde Bewehrung geplant, die so nicht in die schlanken Träger einzubauen war und daher vermutlich fehlt. Die Träger weisen Risse in Längsrichtung auf. Diese wurden ebenfalls verpresst.

Die letzte Hauptuntersuchung hat Schäden im Bereich der Lager gezeigt und eine nicht mehr funktionierende Entwässerung im Bereich der Widerlager. In der damals gültigen Normung wurde zu wenig Augenmerk auf Robustheit und Dauerhaftigkeit gelegt. Obwohl die theoretische Nutzungsdauer von 70 Jahren nicht erreicht wird, ist ein Neubau aufgrund der Schäden notwendig. Der Neubau wird dann, gemäß dem strategischen Ziel der uneingeschränkten Nutzung, für das aktuelle Lastmodell LMM bemessen.

2.7 Aktueller Planungsstand

Das beauftragte Ingenieurbüro Grassl bearbeitet zur Zeit die Entwurfsplanung. Parallel dazu erfolgt eine Sperrpausenmeldung für den Abbruch des Bestandes an Ostern 2025. Hiervon hängt im besonderen Maße der tatsächliche Baubeginn ab. Aktuell ist dieser Termin noch offen und ist seitens der DB noch nicht bestätigt. Die Südringbrücke und die Stegermattbrücke sollen als Maßnahme gebündelt werden. Dies ist eine Forderung der DB, um die Rheintalbahn so wenig als möglich voll sperren zu müssen.

2.8 Zeitschiene

Bis Oktober 2022 soll die Entwurfsplanung abgeschlossen sein. Der Baubeschluss soll im Sommer 2023 gefasst werden. Die Ausführungsplanung sowie die Ausschreibungsunterlagen sollen bis März 2024 fertiggestellt werden. Die Vergabe an ein Unternehmen erfolgt im Mai 2024. Der lange Vorlauf bis zum Baubeginn ist der Planung des Abbruchs seitens des Bauunternehmens geschuldet.

Der Baubeginn ist, vorbehaltlich der Genehmigung der Sperrpause (Vollsperrung der Rheintalbahn für drei Tage), im März 2025. Die Fertigstellung erfolgt voraussichtlich im Dezember 2026.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

145/22

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.1

Bearbeitet von:
Steck, Joachim

Tel. Nr.:
82-2310

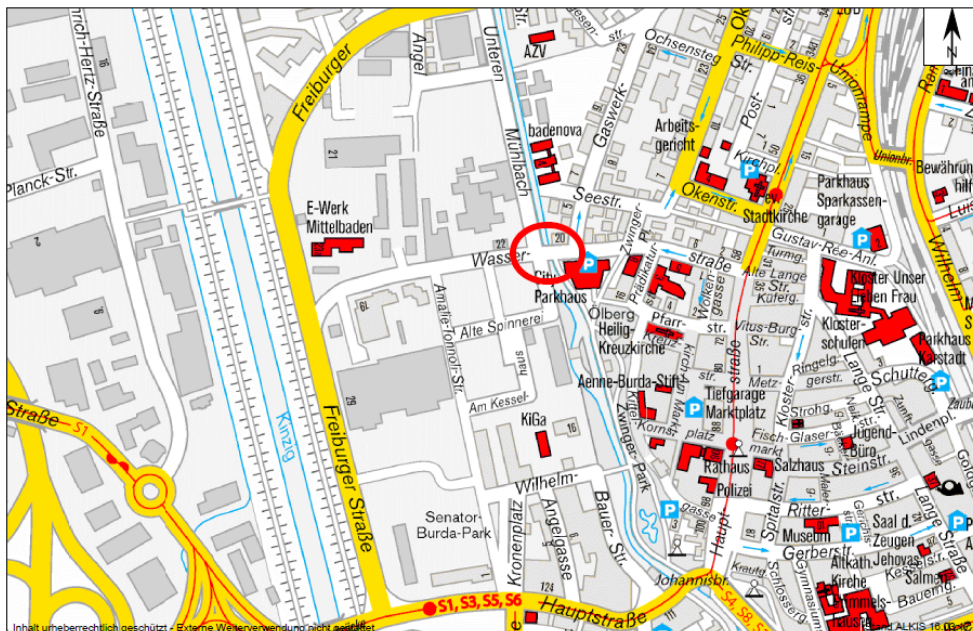
Datum:
30.08.2022

Betreff: Aktueller Sachstand zum Maßnahmenprogramm für Brücken bis 2035

2.9 Kosten für einen Ersatzneubau

Die Kosten für einen Ersatzneubau belaufen sich gemäß der aktuellen Kostenberechnung auf ca. 8.400.000,- € brutto und sind somit 1,7 Mio. € höher wie aktuell im Doppelhaushalt geplant. Dies hat jedoch erst Auswirkungen auf die Finanzierung in Stufe II (ab 2026) des Haushaltes.

3. Mühlbachbrücke über die Wasserstraße / Ersatzneubau 2024



3.1 Bauwerkszustand

Die Mühlbachbrücke wurde vermutlich um 1910 als Gewölbe gebaut und in Betrieb genommen. Als Lastannahmen waren seinerzeit LKW mit 12 t oder Straßenwalzen mit 14 t Gesamtgewicht üblich. Aktuell ist die Brücke für Fahrzeuge bis 16 t Gesamtgewicht freigegeben.

Die theoretische Nutzungsdauer für unbewehrte Gewölbe in Beton beträgt 115 Jahre und würde somit um das Jahr 2025 erreicht. Ein betonierter, bewehrter Überbau hat eine theoretische Nutzungsdauer von 70 Jahren. Die vorliegende bewehrte Konstruktion stellt somit eine Mischbauweise dar, deren Nutzungsdauer schwierig zu bestimmen ist. Aufgrund des Alters und des baulichen Zustands wird die Brücke durch einen Neubau ersetzt. Der Neubau wird dann, gemäß dem strategischen Ziel der uneingeschränkten Nutzung, für das aktuelle Lastmodell LMM bemessen.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

145/22

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.1

Bearbeitet von:
Steck, Joachim

Tel. Nr.:
82-2310

Datum:
30.08.2022

Betreff: Aktueller Sachstand zum Maßnahmenprogramm für Brücken bis 2035

3.2 Aktueller Planungsstand

Dem Abbruch des denkmalgeschützten Bauwerks wurde seitens des RP Freiburg zugestimmt. Für den Neubau wurde ein Gestaltungswettbewerb durchgeführt, der abgeschlossen ist. Das Ingenieurbüro Schlaich Bergemann und Partner hat den Auftrag für den Neubau erhalten und ist aktuell an der Bearbeitung des Entwurfs.

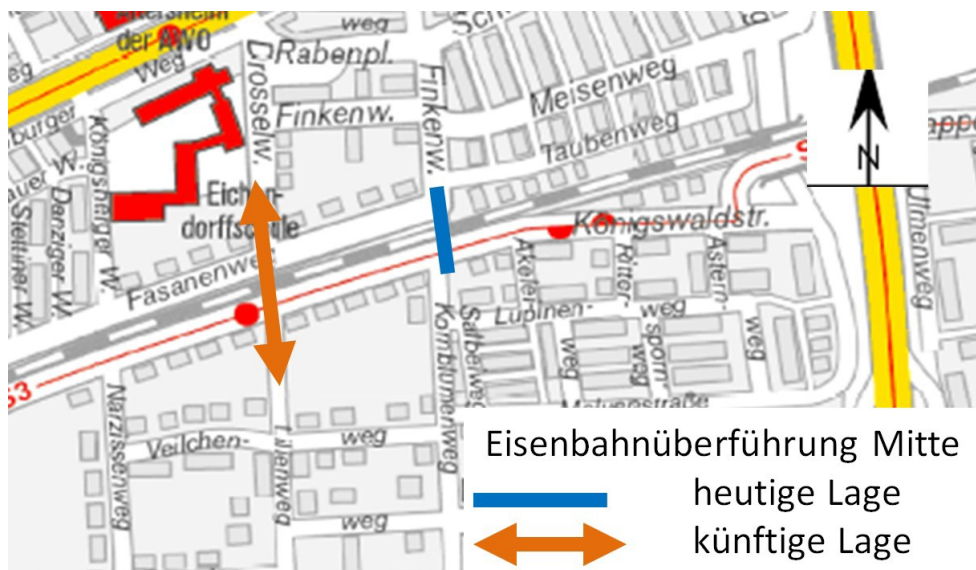
3.3 Zeitschiene

Bis Mai 2023 soll die Entwurfsplanung abgeschlossen sein. Der Baubeschluss soll im Frühjahr 2023 gefasst werden. Die Ausführungsplanung sowie die Ausschreibungsunterlagen sollen bis April 2024 fertiggestellt werden. Die Vergabe an ein Unternehmen erfolgt im Mai 2024. Der Baubeginn ist für den September 2024 vorgesehen. Die Fertigstellung erfolgt voraussichtlich im Oktober 2025.

3.4 Kosten für den Ersatzneubau

Die Kosten für einen Ersatzneubau belaufen sich gemäß der aktuellen Kostenschätzung auf ca. 1.500.000,- € brutto.

4. Eisenbahnüberführung Mitte in Höhe Drosselweg / Lilienweg Neubau ab 2026



Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

145/22

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.1

Bearbeitet von:
Steck, Joachim

Tel. Nr.:
82-2310

Datum:
30.08.2022

Betreff: Aktueller Sachstand zum Maßnahmenprogramm für Brücken bis 2035

4.1 Veranlassung

Mit Drucksache 121/20 hat der Gemeindeart beschlossen, die Realisierung der neuen Eisenbahnüberführung in Höhe Lilienweg/Drosselweg (EÜ Mitte) zu forcieren und die notwendigen Planungen zu beauftragen. Die EÜ Mitte wird das Ersatzbauwerk für die bestehende EÜ in Höhe Finkenweg/Kornblumenweg. Dieses Bauwerk steht auf Grund seiner baulichen Ausführung regelmäßig in der Kritik der Nutzer, da die Rampen zu steil und somit nicht barrierefrei sind, die Unterführungen zu beengt und ihre lichten Höhen zu gering ist.

4.2 Aktueller Planungsstand

Das Ingenieurbüro Leonhardt, Andrä und Partner bearbeitet aktuell den Vorentwurf. Sobald dieser vorliegt und das Bauverfahren geklärt ist, erfolgt eine Sperrpausenmeldung bei der DB.

4.3 Zeitschiene

Voraussichtlich in der 1. Jahreshälfte 2023 werden die politischen Gremien über die Details der Planung der Eisenbahnüberführung Mitte sowie die Inhalte der EKrG Vereinbarung informiert. Das Planfeststellungsverfahren ist für die Jahre 2023 und 2024 vorgesehen. Im Jahr 2025 wird die Ausführungsplanung erstellt und die Bauleistung ausgeschrieben. Die Realisierung ist für 2026 und 2027 vorgesehen, so dass sie vor dem Beginn der Arbeiten am Güterzugtunnel fertiggestellt werden kann.

4.4 Kosten für den Ersatzneubau

Die Kosten für einen Neubau belaufen sich auf ca. 5.500.000,- € brutto.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

145/22

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.1

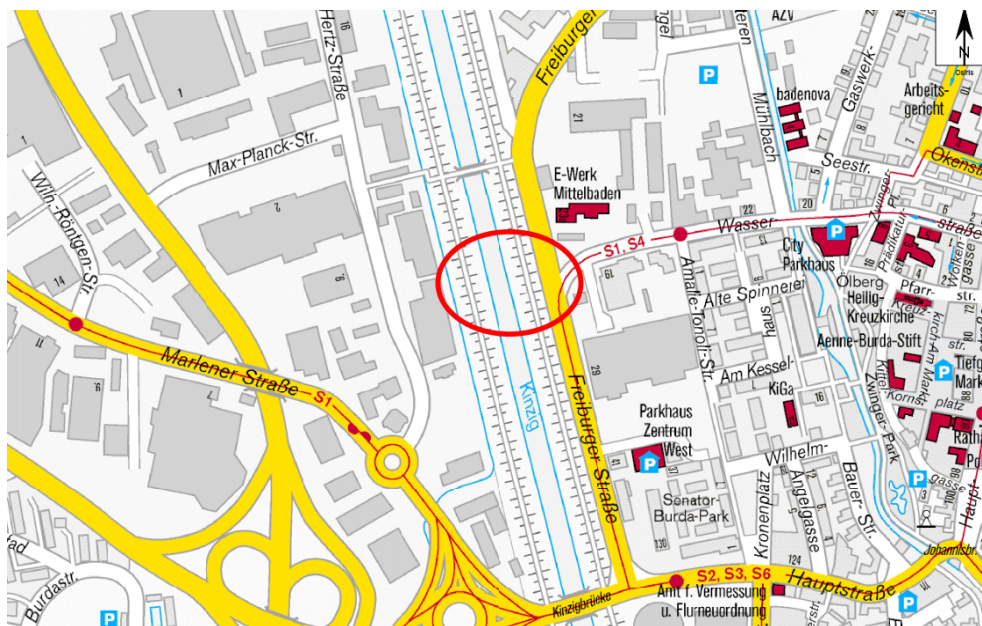
Bearbeitet von:
Steck, Joachim

Tel. Nr.:
82-2310

Datum:
30.08.2022

Betreff: Aktueller Sachstand zum Maßnahmenprogramm für Brücken bis 2035

5. Geh- / Radwegbrücke über die Kinzig in Höhe E-Werk Mittelbaden Neubau ab 2024



5.1 Veranlassung

Die Überlandwerke Mittelbaden benötigen für eine neue Stromversorgung des Industriegebiet West eine Kinzigquerung. Da die bestehende Rad- und Gehwegbrücke in Höhe Opel Linck hierfür nicht geeignet ist, haben die Überlandwerke einen Neubau in Höhe ihres Betriebsgeländes vorgeschlagen.

Die Kosten für einen rein technischen Entwurf werden von den Überlandwerken getragen. Die Stadt übernimmt die Mehrkosten für ein gestaltetes Bauwerk sowie die komplette Neugestaltung der Rampen.

Da die bestehende Brücke in ca. 20 Jahren durch einen Neubau ersetzt werden müsste, der vollständig durch die Stadt finanziert werden muss, hat sich eine Beteiligung der Stadt an einem vorzeitigen Neubau als die wirtschaftliche Variante erwiesen. Darüber hinaus können aktuelle Anforderungen wie ein breiterer Querschnitt frühzeitiger realisiert werden.

Der Neubau wird entsprechend breiter und somit komfortabler für den Rad- und Fußgängerverkehr.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

145/22

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.1

Bearbeitet von:
Steck, Joachim

Tel. Nr.:
82-2310

Datum:
30.08.2022

Betreff: Aktueller Sachstand zum Maßnahmenprogramm für Brücken bis 2035

5.2 Aktueller Planungstand

Aktuell findet ein Gestaltungswettbewerb statt. Im November wird durch ein Preisgericht ein Entwurf zur Umsetzung ausgewählt. Den Auftrag für die Ingenieurleistungen soll das Siegerbüro erhalten.

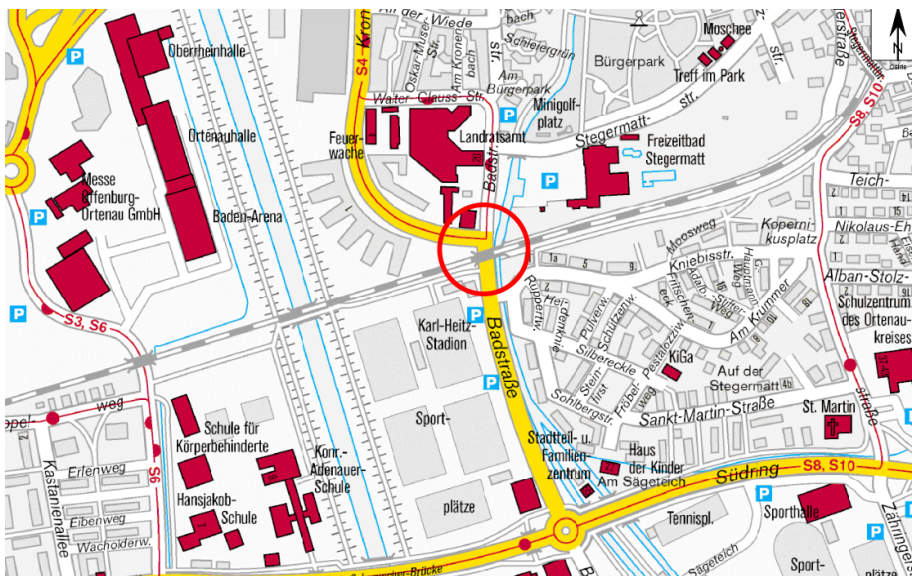
5.3 Zeitschiene

Die Umsetzung des Neubaus soll voraussichtlich in den Jahren 2024 und 2025 stattfinden.

5.4 Kostenanteil der Stadt für den Neubau

Der städtische Anteil der Kosten für einen Neubau belaufen sich gemäß einer ersten Kostenannahme auf ca. 500.000,- € brutto.

6. Eisenbahnüberführung Badstraße Neubau ab 2029



6.1 Bauwerkszustand

Das Bauwerk liegt im Eigentum und der Unterhaltung der Bahn und muss aufgrund seines baulichen Zustandes erneuert werden. Mit Drucksache Nr. 061/15 hat der Gemeinderat beschlossen, für den Brückenneubau gegenüber der DB Netz AG das Verlangen für eine größere lichte Höhe und eine größere Breite, entsprechend den einschlägigen Richtlinien, zu äußern. Mit Drucksache 099/18 wurde das Gestaltungskonzept der Badstraße sowie der künftige Querschnitt der neuen Unterführung als Grundlage für die Verhandlungen mit der Bahn zu einer Planungsvereinbarung durch den GR beschlossen.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

145/22

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.1

Bearbeitet von:
Steck, Joachim

Tel. Nr.:
82-2310

Datum:
30.08.2022

Betreff: Aktueller Sachstand zum Maßnahmenprogramm für Brücken bis 2035

6.2 Aktueller Planungsstand

Derzeit findet die finale Abstimmung zur Planungsvereinbarung statt, in welcher geregelt wird, welche Bauteile von den Beteiligten zu planen sind und wie die Kosten hierfür geteilt werden. Die Planungen werden mit dem Schienenhaltepunkt „Offenburg Süd“ abgestimmt.

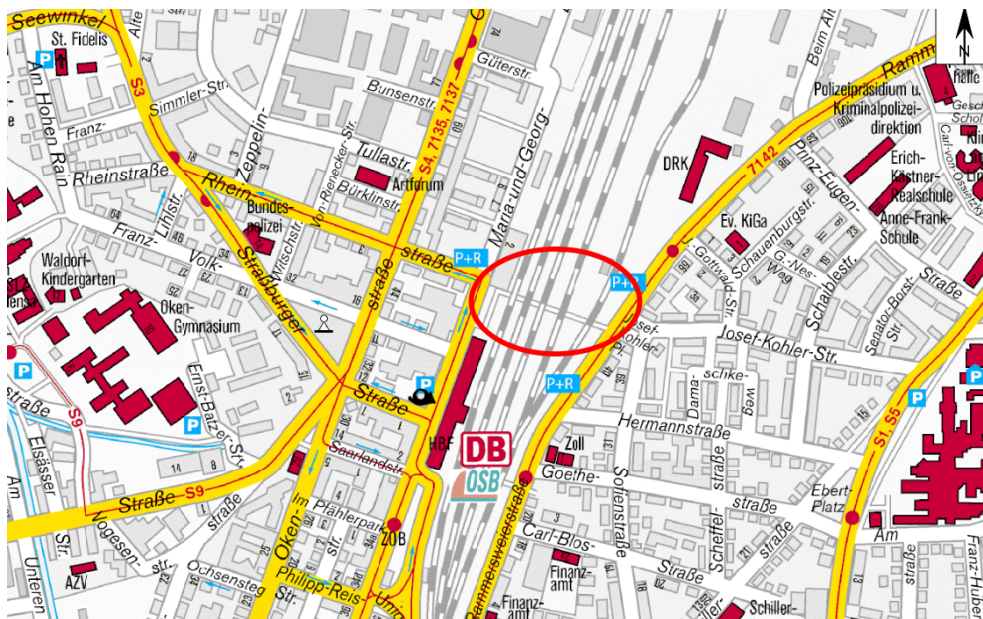
6.3 Zeitschiene

Die Umsetzung des Bauvorhabens soll in den Jahren 2029 und 2030 stattfinden. Die Unterführung soll vor der Eröffnung der Landesgartenschau in Betrieb gehen.

6.4 Kostenanteil der Stadt

Der Kostenanteil der Stadt wird sich voraussichtlich auf ca. 12.600.000,- € brutto belaufen. Der hohe Kostenanteil der Stadt ergibt sich aus dem städtischen Verlangen, die Durchfahrthöhe und die Breite nach den aktuellen Regelwerken zu gestalten. Daher muss auch das Bauwerk der DB entsprechend angepasst werden.

7. Nordunterführung im Bahnhof Offenburg, Neubau ab 2027



7.1 Veranlassung

Die DB Netz AG müsste die Nordunterführung aufgrund ihres Alters und des Zustandes umfangreich instand setzen. Erste Planungen der DB haben ergeben, dass eine wirtschaftliche Instandsetzung nur möglich ist, wenn vor die bestehenden Widerlager

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

145/22

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.1

Bearbeitet von:
Steck, Joachim

Tel. Nr.:
82-2310

Datum:
30.08.2022

Betreff: Aktueller Sachstand zum Maßnahmenprogramm für Brücken bis 2035

neu gebaut würden. Das hätte zu einer deutlichen Verringerung der Durchfahrtbreite geführt. Hiergegen hat die Stadt Offenburg Einspruch erhoben.

Als wirtschaftliche, alternative Lösung hat sich eine Verlängerung des nördlichen Bahnsteigzuganges herausgestellt. Das bedeutet, dass dieser bis zur Rammersweierstraße verlängert und mittels Rampe und Treppenanlage angebunden wird. Die Karrendurchfahrt wird in einem zweiten Schritt rückgebaut.

7.2 Aktueller Planungsstand

Ein, von der DB Netz AG beauftragtes, Büro beschäftigt sich aktuell mit dem Vorentwurf. Dieser wurde bereits mit Stadt Offenburg abgestimmt.

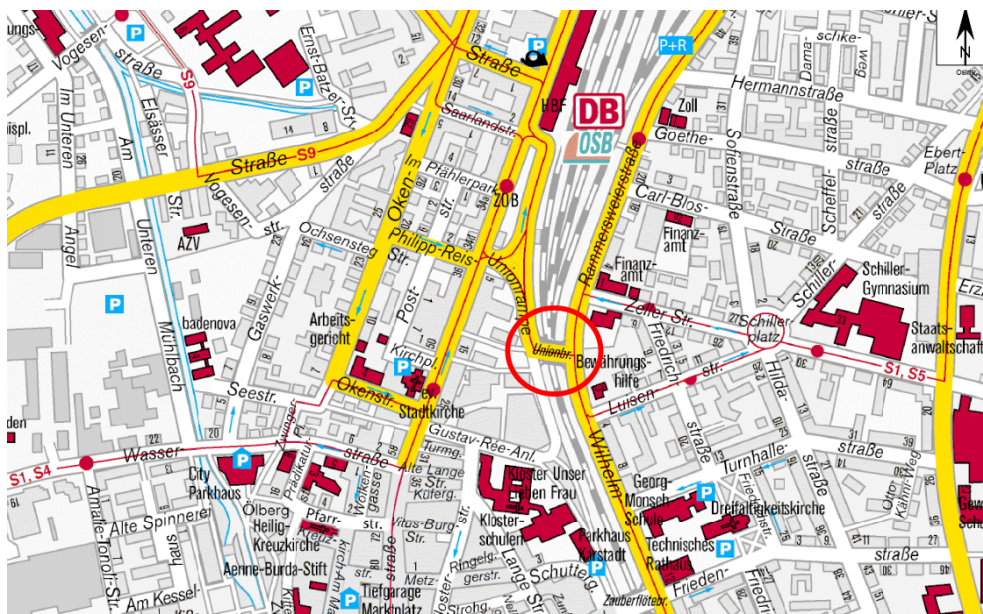
7.3 Zeitschiene

Da es sich um eine Maßnahme an einem Schienenweg des Bundes handelt folgt als nächster Schritt die Schaffung des Baurechts über ein Planfeststellungsverfahren. Der Baubeginn der Maßnahme ist derzeit für 2027 geplant. Ggf. erforderliche Vorarbeiten wie Leitungsverlegungen sollen bereits in 2026 erfolgen. Die Bauzeit wird mehrere Jahre betragen.

7.4 Kostenanteil der Stadt Offenburg

Der städtische Anteil an dieser Maßnahme beläuft sich auf ca. 4.300.000,- € brutto.

8. Unionbrücke - Ersatzneubau ab 2030 / 2031



Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

145/22

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.1

Bearbeitet von:
Steck, Joachim

Tel. Nr.:
82-2310

Datum:
30.08.2022

Betreff: Aktueller Sachstand zum Maßnahmenprogramm für Brücken bis 2035

8.1 Bauwerkszustand

Die Unionbrücke wurde im Jahr 2011 einer umfassenden Ertüchtigung unterzogen. Grund hierfür waren strukturelle Defizite in der Spannbewehrung und ungenügende Sicherheiten in der Dauerhaftigkeit. Die Lebensdauer dieser Maßnahme wurde mit 20 Jahren prognostiziert. Das Bauwerk ist aktuell für Fahrzeuge über 7,5 t zulässigem Gesamtgewicht gesperrt. Busse sind von dieser Regelung ausgenommen. Der Neubau wird dann, gemäß dem strategischen Ziel der uneingeschränkten Nutzung, für das aktuelle Lastmodell LMM bemessen.

8.2 Aktueller Planungsstand

Da die Unionbrücke die Rheintalbahn quert, muss hier für einen Neubau um das Jahr 2030 mit einer langen Planungs- und Genehmigungsphase gerechnet werden. Diese kann im Zusammenhang mit der DB Netz AG sehr schnell mehrere Jahre betragen. Es ist daher sinnvoll mit der Planung für einen Neubau in 2024 zu beginnen. Dabei ist eine Abstimmung mit dem Sanierungsgebiet Bahnhof-Schlachthof und der damit verknüpften Entwicklung des Bahnhofsumfelds notwendig. Die Anmeldung für Sperrpausen für das Jahr 2030 muss in 2025 erfolgen. Hierfür müssten dann Planungsmittel bereitgestellt werden.

8.3 Zeitschiene

In 2023 muss ein VgV Verfahren für die Vergabe von Ingenieurleistungen durchgeführt werden. Ab 2024 kann dann mit den Planungen begonnen werden. Die Umsetzung des Bauvorhabens soll in den Jahren 2030 und 2031 erfolgen.

8.4 Kosten für den Ersatzneubau

Für die Jahre 2024 bis 2029 werden Planungsmittel in Höhe von ca. 1.800.000,- € erforderlich. Für einen Neubau ab 2030 kann von Kosten in Höhe von ca. 7 – 8.000.000,- € ausgegangen werden.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

145/22

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.1

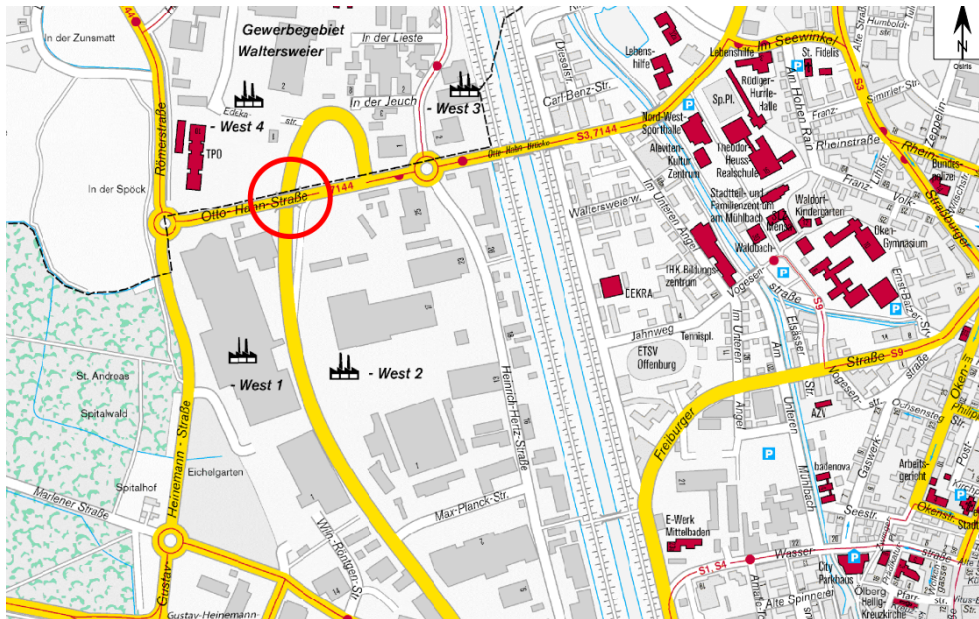
Bearbeitet von:
Steck, Joachim

Tel. Nr.:
82-2310

Datum:
30.08.2022

Betreff: Aktueller Sachstand zum Maßnahmenprogramm für Brücken bis 2035

9 Otto-Hahn-Straße über die verlängerte B 3/33 - Ersatzneubau in 2028



9.1 Ausgangslage

Die Brücke wurde im Jahr 1968 in Spannbetonbauweise errichtet.

Die theoretische Nutzungsdauer beträgt 70 Jahre für den Überbau und 110 Jahre für die Widerlager. Die Brücke wurde für SLW 60 bemessen (Erläuterung siehe am Anfang).

In 2005 wurde das Bauwerk einer Instandsetzung unterzogen, da der Belag und die Abdichtung auffällige Risse zeigten. In diesem Zusammenhang wurden die Rad- und Gehwege ebenfalls neu beschichtet.

9.2 Aktueller Zustand

Die letzte Hauptuntersuchung zeigt keine von außen sichtbare gravierenden Schäden, die sofortiger Maßnahmen bedürfen.

9.3 Weitere Maßnahmen

Auf Grund ihrer Lage in der Otto-Hahn-Straße wurde die Brücke, zusätzlich zu den regelmäßig stattfindenden Prüfungen, einer Nachrechnung unterzogen.

Diese hat einen grundsätzlichen Fehler in der statischen Berechnung aufgezeigt, welcher sich in der Hauptsache negativ auf die Dauerhaftigkeit auswirkt. Es muss daher davon ausgegangen werden, dass die theoretische Nutzungsdauer von 70 Jahren nicht erreicht wird. Der Neubau wird dann, gemäß dem strategischen Ziel der uneingeschränkten Nutzung, für das aktuelle Lastmodell LMM bemessen.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

145/22

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.1

Bearbeitet von:
Steck, Joachim

Tel. Nr.:
82-2310

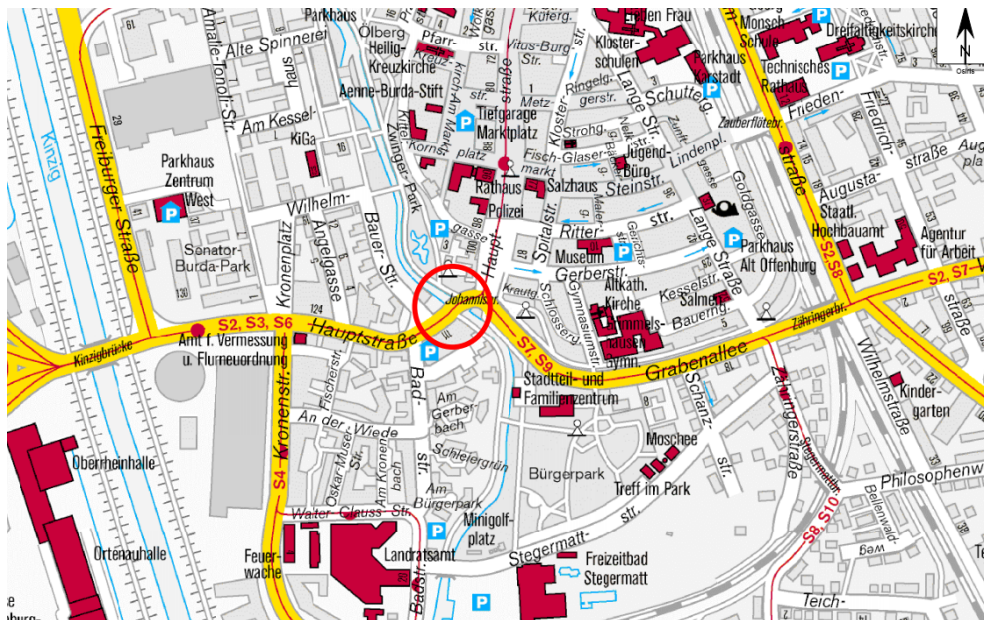
Datum:
30.08.2022

Betreff: Aktueller Sachstand zum Maßnahmenprogramm für Brücken bis 2035

9.4 Kosten für einen Ersatzneubau

Die Kosten für einen Ersatzneubau belaufen sich auf ca. 2.900.000,- € brutto.

10 Johannisbrücke im Zuge der Hauptstraße über den Mühlbach – Ersatzneubau in 2029



10.1 Ausgangslage

Die Brücke wurde im Jahr 1929 in Stahlbetonbauweise errichtet. Ähnlich der Mühlbachbrücke liegt hier eine Bauweise vor, für die eine Aussage zur Nutzungsdauer nur schwer möglich ist. Zum Zeitpunkt des Neubaus wurde jedoch Material (Bewehrung und Beton) verwendet, welches den heutigen Anforderungen nicht mehr genügt. Das gleiche gilt für die zulässige Belastung von 45 t für Fahrzeuge. Die Brücke muss daher durch einen Neubau ersetzt werden, der dann für das aktuelle Lastmodell LMM bemessen wird.

10.2 Aktueller Zustand des Bauwerks

Bei der letzten Hauptuntersuchung wurden Durchfeuchtungen des Gewölbes festgestellt. Es muss daher davon ausgegangen werden, dass die Bewehrung im Gewölbe bereits durch Tausalze geschädigt wurde.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

145/22

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.1

Bearbeitet von:
Steck, Joachim

Tel. Nr.:
82-2310

Datum:
30.08.2022

Betreff: Aktueller Sachstand zum Maßnahmenprogramm für Brücken bis 2035

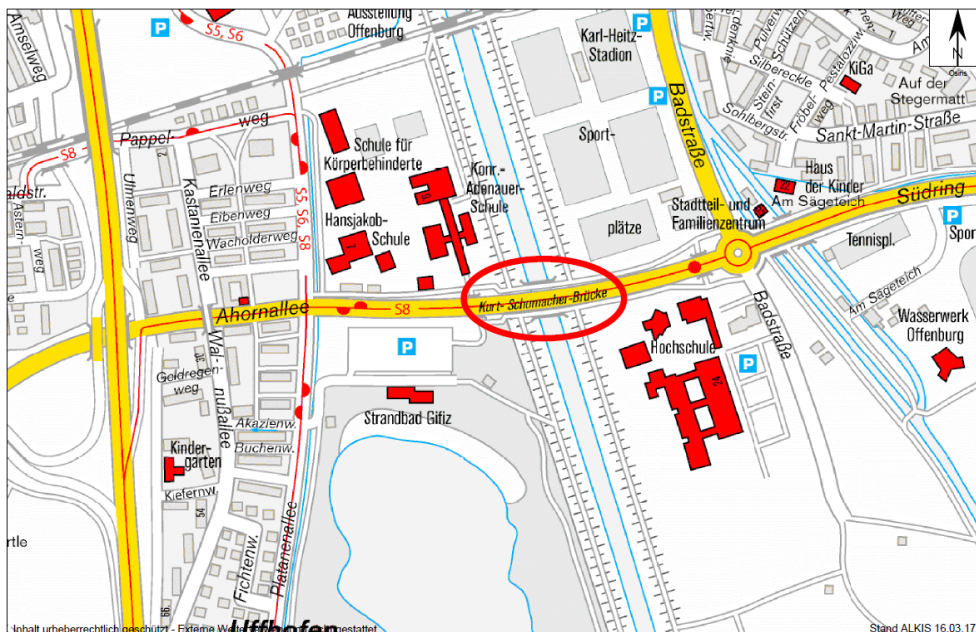
10.3 Zeitschiene

Mit den Planungen sollte spätestens in 2027 begonnen werden, um eine Umsetzung in 2029 gewährleisten zu können. Vorleistungen wie z.B. ein Baugrundgutachten sollten schon früher beauftragt werden.

10.4 Kosten für einen Ersatzneubau

Die Kosten für einen Ersatzneubau belaufen sich gemäß einer ersten Schätzung auf ca. 1.800.000,- € brutto.

11 Kurt-Schumacher-Brücke - Instandsetzung in 2025



11.1 Ausgangslage

Die Brücke wurde im Jahr 1974 in Spannbetonbauweise errichtet. Die theoretische Nutzungsdauer beträgt 70 Jahre für den Überbau und 110 Jahre für die Widerlager. Die Brücke wurde für SLW 60 bemessen. Eine erste Sanierung der Fahrbahn und Abdichtung wurde auf Grund von Verschleißerscheinungen im Jahr 2003 durchgeführt.

11.2 Aktueller Zustand des Bauwerks

Bei der letzten Hauptprüfung wurden vermehrt Betonausbrüche am Überbau festgestellt. Die Übergangskonstruktionen sowie die Lager weisen erste Defekte auf. Die Geländer und die Schutzplanken sind veraltet.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

145/22

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.1

Bearbeitet von:
Steck, Joachim

Tel. Nr.:
82-2310

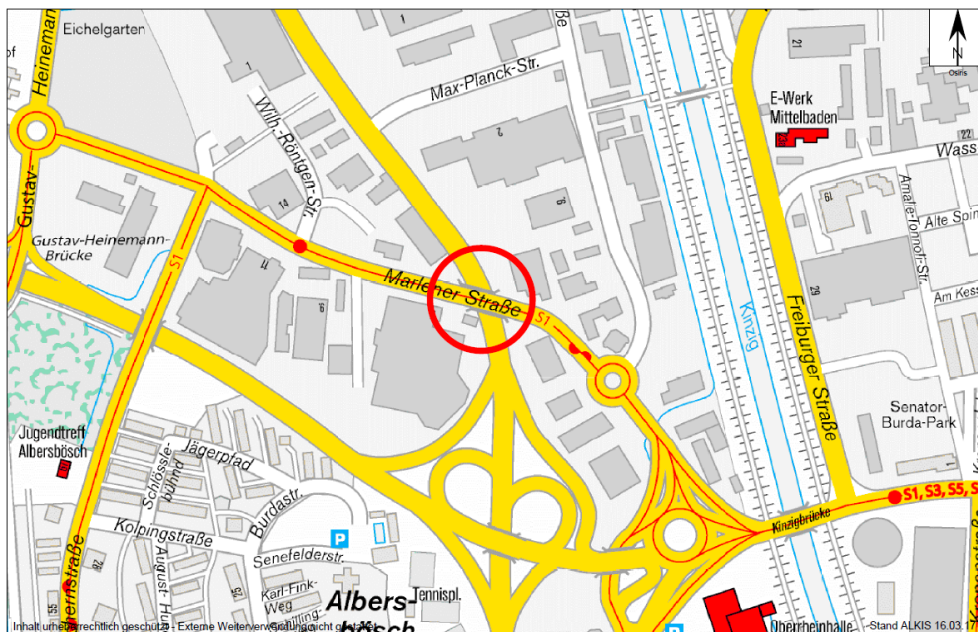
Datum:
30.08.2022

Betreff: Aktueller Sachstand zum Maßnahmenprogramm für Brücken bis 2035

11.3 Kosten der Instandsetzung

Die Kosten für eine Instandsetzung der oben genannten Bauteile belaufen sich auf ca. 750.000,- € brutto. Mit der Instandsetzung ist keine Erhöhung der Verkehrslasten verbunden.

12 Marleiner Straße über die verlängerte B 3/33 - Instandsetzung in 2025



12.1 Ausgangslage

Die Brücke wurde im Jahr 1969 in Spannbetonbauweise errichtet. Eine Besonderheit für eine Brücke dieser Größe und Lage im städtischen Verkehrsnetz ist deren Auslegung für Fahrzeuge bis 30 t, üblich waren eigentlich 60 t.

Gemäß ihrer Netzbedeutung als Erschließungsstraße für Gewerbegebiete ist sie in die Verbindungsfunktionsstufe IV (ES IV_{GE}) eingeordnet. Die Brücke wird täglich von ca. 8.000 Kfz genutzt, bei einem Schwerverkehrsanteil von ca. 5 %. Sie wird auch durch Linienverkehr befahren.

1989 wurden die Betonleiteinrichtungen entlang der Gehwege zugunsten einer Radwegspur zurückgebaut. Eine erste Sanierung der Fahrbahn und Abdichtung wurde aufgrund von Verschleißerscheinungen im Jahr 2001 durchgeführt.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

145/22

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.1

Bearbeitet von:
Steck, Joachim

Tel. Nr.:
82-2310

Datum:
30.08.2022

Betreff: Aktueller Sachstand zum Maßnahmenprogramm für Brücken bis 2035

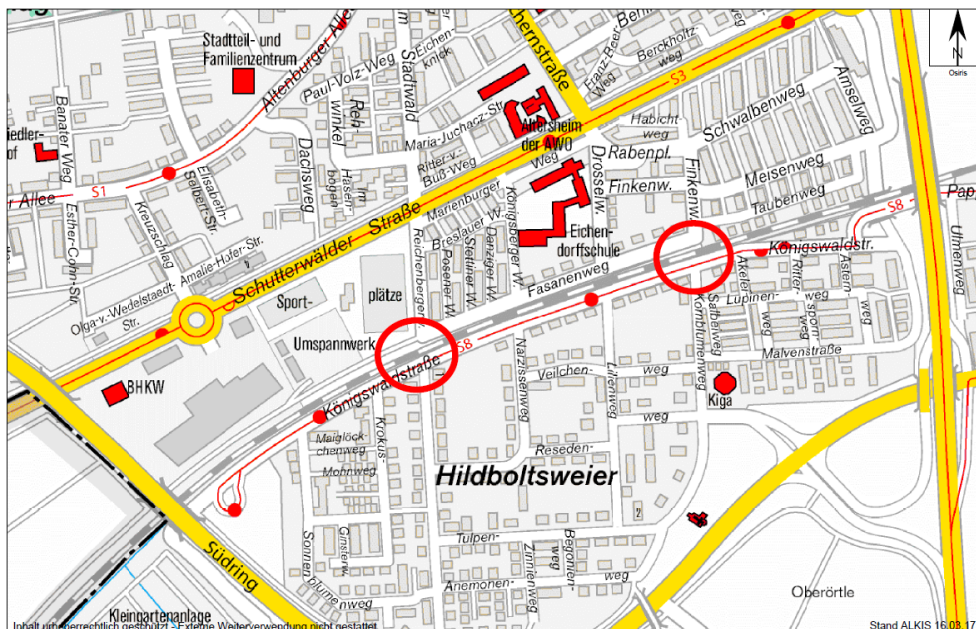
12.2 Aktueller Zustand des Bauwerks

Bei der letzten Hauptprüfung wurden vermehrt Betonausbrüche am Überbau festgestellt, ebenso an den Rad- und Gehwegen. Die Übergangskonstruktionen sowie Lager weisen altersentsprechende Verschleißerscheinungen auf. Die Geländer sind veraltet.

12.3 Kosten der Instandsetzung

Die Kosten für eine Instandsetzung der oben genannten Bauteile belaufen sich auf ca. 600.000,- € brutto. Mit der Instandsetzung wird die theoretische Nutzungsdauer erreicht. Eine Erhöhung der zulässigen Verkehrslasten kann nur mit einem Neubau realisiert werden.

12.4 Eisenbahnüberführungen in Höhe Reichenberger Weg - und Finkenweg Ersatzneubau ab 2035



12.5 Ausgangslage

Die genannten Unterführungen unterqueren die Bahnstrecke Karlsruhe – Basel. Am Finkenweg und am Reichenberger Weg gehören der DB Netz AG die Rahmenbauwerke im Bereich der Gleisanlagen. Die Rampen sind jeweils im Eigentum der Stadt Offenburg. Am Finkenweg gehört der Stadt zusätzlich der Bauwerksteil unter der Königswaldstraße.

Beide Bauwerke stehen auf Grund ihrer baulichen Ausführung regelmäßig in der Kritik der Nutzer, da die Rampen zu steil und somit nicht barrierefrei sind, die Unterführungen zu beengt und ihre lichten Höhen zu gering sind.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

145/22

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.1

Bearbeitet von:
Steck, Joachim

Tel. Nr.:
82-2310

Datum:
30.08.2022

Betreff: Aktueller Sachstand zum Maßnahmenprogramm für Brücken bis 2035

12.6 Weitere Vorgehensweise

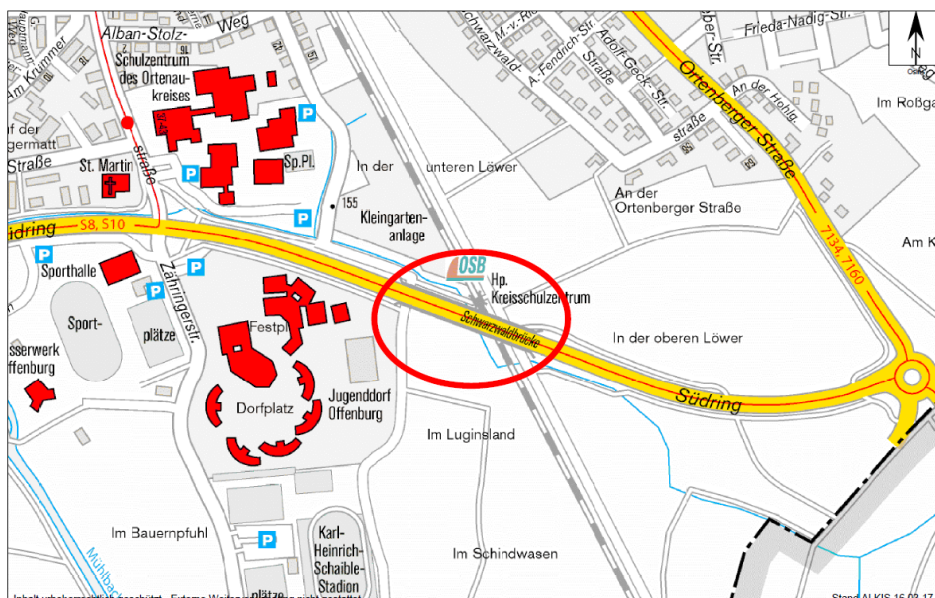
Die Unterführung in Höhe Finkenweg wird durch die EÜ Mitte, wie unter Punkt 5 beschrieben, ersetzt. Nach Inbetriebnahme der EÜ Mitte wird die Unterführung Finkenweg rückgebaut.

Die Unterführung Reichenberger Weg wird durch einen Neubau an der gleichen Stelle ersetzt. Dieser Neubau entspricht dann den aktuellen Regelwerken. Die Umsetzung dieses Projekts erfolgt im Zuge der Ertüchtigung der bestehenden Bahnstrecke Karlsruhe – Basel, voraussichtlich ab dem Jahr 2035, nach Inbetriebnahme des Tunnels.

12.7 Kosten

Die Stadt hat zum Neubau der Unterführungen am Reichenberger Weg ein Verlangen geäußert. Damit wird die Stadt an den Kosten für den Neubau beteiligt. Diese Beteiligung wird durch das Eisenbahnkreuzungsgesetz geregelt. Der Kostenanteil der Stadt wird sich voraussichtlich auf 3.500.000,- € brutto belaufen.

13 Schwarzwaldbrücke / Instandsetzung 2021 und 2022



13.1 Ausgangslage

Die Brücke wurde im Jahr 1982 in Spannbetonbauweise errichtet. Die theoretische Nutzungsdauer beträgt 70 Jahre für den Überbau und 110 Jahre für die Widerlager. Die Brücke wurde für SLW 60/30 bemessen. Eine erste Sanierung der Fahrbahn und Abdichtung wurde im Jahr 2002 auf Grund massiver Schäden am Belag durchgeführt.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

145/22

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.1

Bearbeitet von:
Steck, Joachim

Tel. Nr.:
82-2310

Datum:
30.08.2022

Betreff: Aktueller Sachstand zum Maßnahmenprogramm für Brücken bis 2035

13.2 Aktueller Zustand des Bauwerks

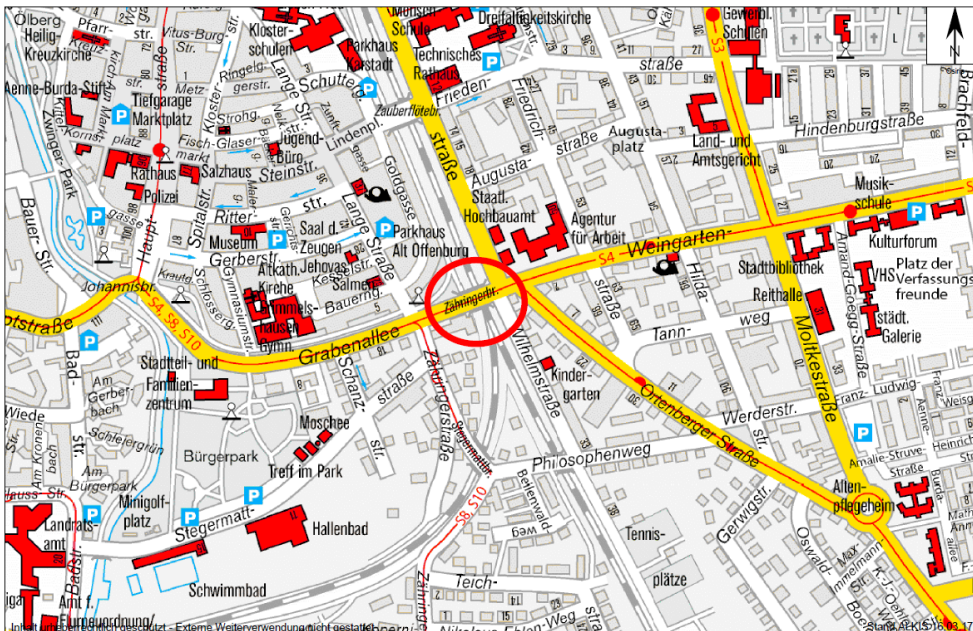
Bei der letzten Hauptprüfung in 2020 wurden Betonausbrüche am waagerechten Belüftungsschutz, Betonausbrüche an den Rad- und Gehwegen und massive Risse im Belag festgestellt. Die Übergangskonstruktionen an den Überbauten waren defekt. Einige Lagersockel mussten instandgesetzt werden.

In den Jahren 2021 und 2022 wurden die defekten Übergangskonstruktionen ausgetauscht und der Fahrbahn- sowie die Rad- und Gehwegbeläge erneuert. Verschiedene kleinere Schäden an den Lagersockeln und einige Betonausbrüche wurden ebenfalls repariert. Eine erneute Sanierung wird voraussichtlich in 20 Jahren erfolgen müssen.

13.3 Kosten der Instandsetzung

Die Kosten für die oben genannten Reparaturen beliefen sich auf 470.000,- € brutto.

14 Zähringerbrücke - Instandsetzung in 2020



14.1 Ausgangslage

Die Zähringerbrücke wurde im Jahr 1964 gebaut und in Betrieb genommen. Die Brücke wurde für SLW 60 bemessen. Die Brücke wurde seit ihrer Inbetriebnahme noch keiner umfassenden Sanierung unterzogen.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

145/22

Dezernat/Fachbereich:	Bearbeitet von:	Tel. Nr.:	Datum:
Fachbereich 6, Abteilung 6.1	Steck, Joachim	82-2310	30.08.2022

Betreff: Aktueller Sachstand zum Maßnahmenprogramm für Brücken bis 2035

14.2 Maßnahme

Die Instandsetzung in 2020 umfasste eine Erneuerung der Beläge und Gehwege, den Ersatz der noch bestehenden alten Geländerteile, die Erneuerung der Lager sowie eine Instandsetzung der Betonschäden an der Unterseite. Mit diesen Maßnahmen wird die theoretische Nutzungsdauer von 70 Jahren erreicht, eventuell auch überschritten, werden. Eine Erhöhung der Nutzlasten ist mit einer Sanierung nicht zu erreichen.

14.3 Kosten der Instandsetzung

Die Kosten für die oben genannten Maßnahmen beliefen sich auf 1.550.000,- € brutto.

15 Weitere Bauwerke im Hauptnetz

Im Hauptnetz befinden sich noch 19 weitere Bauwerke mit Stützweiten unter 10 m. Für diese Bauwerke sind aktuell keine Ersatzneubauten geplant. Erforderliche Sanierungen werden aus dem Budget finanziert. Diese Brücken und Durchlässe sind im Regelfall für die Lastklasse SLW 60 bemessen, sind aber auf Grund ihrer kleinen Stützweite auch durch schwerere Fahrzeuge befahrbar. Im Falle eines erforderlichen Ersatzes werden auch diese für das aktuelle Lastmodell LMM ausgelegt.

16 Landesgartenschau in 2032

Im Konzept zur Landesgartenschau sind ggf. weitere Brücken im Bereich der Kinzig und des Mühlbachs vorgesehen. Aktuell wird von zwei Brücken über die Kinzig in Höhe des alten Burda Druckzentrums und im Bereich des neuen Hochschulcampus ausgegangen. Im Gartenschauengelände, rund um das Pfadfinderheim, sind neue Rad- und Gehwegstege über den Mühlbach vorgesehen. Dies ist allerdings noch abhängig vom Wettbewerbsergebnis und damit vom Konzept für die Landesgartenschau. Auch diese Neubauten sind dann durch die Abteilung Straßen und Brücke zu betreuen.

17 Verkehrliche Belange

Für jede der Maßnahmen wird eine gesonderte Vorlage erstellt und in den Gremien vorgestellt. Da die Bauvorhaben mit massiven Eingriffen in den Verkehrsfluss einhergehen, wird in den entsprechenden Vorlagen ein Hauptaugenmerk auf Umleitungskonzepte und deren Kommunikation, auch in der Öffentlichkeit, gelegt.