



## Beschlussvorlage

TOP:  
Vorlagen-Nummer: **V/2011/10055**  
Datum: 26.09.2011  
Bezug-Nummer: IV/2007/06246  
HHstelle/Kostenstelle: 6650.1530/6900  
Verfasser: Straßen- und Tiefbauamt

Beratungsfolge	Termin	Status
Ausschuss für Planungsangelegenheiten	06.12.2011	öffentlich Vorberatung
Ausschuss für städtische Bauangelegenheiten und Vergaben nach der VOB, VOL, HOAI und VOF	17.11.2011 08.12.2011	öffentlich Vorberatung
Stadtrat	23.11.2011 14.12.2011	öffentlich Entscheidung

**Betreff:** Ergänzung Baubeschluss vom 25.04.2007 zur Erhöhung der Tragfähigkeit der Bauwerke 34 und 35 Brücken über den Riebeckplatz im Zuge der B 6, Neugestaltung der Rampen

### Beschlussvorschlag:

Der Stadtrat beschließt die Neugestaltung der Rampen mit Kosten von 1.084.600 € als Ergänzung zum Baubeschluss zur Erhöhung der Tragfähigkeit der Bauwerke 34 und 35, Brücken über den Riebeckplatz im Zuge der B 6.

### Finanzielle Auswirkung (€):

VermHH:	Gesamt	bis 2011 bereitgestellt	2012	2013
2.6300.950000.038 Tiefbau	3.519.900	2.949.900	570.000	
2.6300.959000.038 Planung	549.800	499.800	50.000	
<b>Gesamt</b>	<b>4.069.700</b>	<b>3.449.700</b>	<b>620.000</b>	
2.6300.361000.038 Zuweisungen	2.765.400	2.005.800	309.000	450.600
Eigenmittel	1.304.300			

Uwe Stäglin  
Beigeordneter

## Inhaltsverzeichnis

- 1.1 Allgemeine Beschreibung
- 1.2 Bisherige Beschlüsse
- 1.3 Baubeschreibung
- 1.4 Grunderwerb
- 1.5 Kosten
- 1.6 Finanzierung der Maßnahme
- 1.7 Folgekosten
- 1.8 Straßenausbaubeiträge/Erschließungsbeiträge
- 1.9 Familienverträglichkeit
- 1.10 Zeitschiene der Maßnahme

### Anlagen:

- Anlage 1 Übersichtskarte
- Anlagen 2.1 und 2.2 Lagepläne
- Anlagen 3.1 bis 3.3 Bauwerkspläne
- Anlage 4 Einordnung Haushaltsplan

## **Begründung**

### **1.1 Allgemeine Beschreibung**

Die Brückenbauwerke über den Riebeckplatz wurden 1967 als neunfeldrige Spannbetonbrücken mit einem Hohlkastenquerschnitt errichtet. Die Vorspannung besteht längs sowie quer und im Bereich der Pfeiler auch vertikal.

Die Spannweiten betragen je Überbaufeld jeweils 26,50 m, so dass sich eine Gesamtbauwerkslänge von 238,50 m ergibt.

Jedes Überbaufeld ist in 2 einzelne Hohlkastenkammern unterteilt. Zum Begehen der einzelnen Hohlkastenkammern ist je eine Einstiegsöffnung in der Hohlkastenbodenplatte vorhanden.

Die lichten Höhen zwischen der Unterkante Überbauten und der Oberkante Gelände bzw. Verkehrsflächen sind unterschiedlich und betragen zwischen ca. 1,80 m und ca. 5,00 m bzw. 11,50 m.

Auf den Bauwerken sind Stahlbetonkappen angeordnet. Den seitlichen Abschluss bilden Füllstabgeländer.

Der Straßenquerschnitt auf den Bauwerken ist wie folgt ausgebildet:

Gesimskappe	1,85 m	(Notgehbahn)
Fahrbahn	7,00 m	
Gesimskappe	1,85 m	(Notgehbahn)

Die Überbauten sind auf Stahlbetonvollpfeilern sowie auf eingespannten Stahlstützen in den Neuntelpunkten und auf Stahlbetonwiderlagern an den Enden aufgelagert.

Die Stahlbetonvollpfeiler wurden als Pendelstützen ausgeführt. Die in den Jahren 2005 und 2006 ausgetauschten Stahlstützen nehmen die Kräfte über Festlager auf und leiten sie in Bohrpfahlfundamente.

Die Widerlager wurden aus einer kastenförmigen Konstruktion ausgeführt mit angrenzenden Stützwänden. Die Stützwände sind mit Kragarmen versehen. In dem Nördlichen Widerlager des Bauwerkes 35 (westlicher Überbau) ist eine Trafo-Station eingebaut.

Alle Unterbauten der Bauwerke sind bis auf die neuen Stahlstützen flach gegründet.

Bei der turnusmäßigen Hauptprüfung der Bauwerke wurden im Jahr 2005 gravierende Schäden an den Über- und Unterbauten festgestellt. Als Sofortmaßnahme nach Feststellung der Schäden wurden verkehrsorganisatorische Maßnahmen getroffen und die Bauwerke in ihrer Tragfähigkeit herabgestuft.

In Vorbereitung der Bauwerksertüchtigung und als Sofortmaßnahme wurde in mehreren Bauabschnitten das Entwässerungssystem erneuert. Eine Wiederherstellung der Tragfähigkeit bzw. eine Tragfähigkeitserhöhung für die Bauwerke ist dringend erforderlich, um das Bauwerk weiterhin nutzen zu können. Mit den Maßnahmen zur Erhöhung der Tragfähigkeit wurde bereits 2007 begonnen. Aufgrund der Fördermittelbereitstellung kann mit dem letzten Abschnitt Rampe erst ab 2012 begonnen werden.

## 1.2 Bisherige Beschlüsse

Für die Teilinstandsetzung der BW 34 und 35 wurde am 25.04.2007 ein Baubeschluss (Vorlagen-Nummer IV/2007/06246) durch den Stadtrat beschlossen.

Inhalt des Baubeschlusses waren die Bauwerkserüchtigung und nachfolgende Leistungen:

- Neugestaltung der Kappenbereiche auf dem Überbau einschließlich Geländer und darunter befindlicher Abdichtung.
- Betoninstandsetzung, Lagerinstandsetzung.
- Verstärkung des Überbaus durch Lamellen.
- Verkehrssicherung und Gerüstbauarbeiten.

Nicht Bestandteil des Baubeschlusses war die Bauwerkertüchtigung im Bereich der Rampen bzw. deren Rückbau. Die Planunterlagen zum Zeitpunkt des Baubeschlusses waren noch nicht soweit fortgeschritten Vorrang hatte die abschnittsweisen Planung der Tragfähigkeitserhöhung der Überbauten.

## 1.3 Baubeschreibung

Die Gesamtmaßnahme beinhaltet die Bauwerksverstärkung des Überbaus, die Abdichtung im Kappenbereich und Neuerrichtung der Kappen und Geländer sowie die Neugestaltung der Rampenbereiche. Bisher wurden die erforderlichen Leistungen im Bereich der Überbauten ausgeführt. Im Bereich der Rampenbereiche sind noch keine Bauleistungen erfolgt.

Bei den Leistungen handelt es sich um eine Fortsetzungsmaßnahme der vorangegangenen Bauabschnitte.

Die an die Widerlager angrenzenden Stützwände weisen erhebliche Schäden auf. Diese wurden in der durchgeführten Bauwerkshauptprüfung 2005 H dokumentiert. Nachfolgende hauptsächlich Schäden sind vorhanden:

- stellenweise Längsrisse mit einer Rissbreite von  $\leq 8$  mm besonders im Bereich unterhalb des Kragarmanschnittes
- bereichsweise Risse (netzartig) mit einer Rissbreite von  $\leq 2,5$  mm
- stellenweise Betonabplatzungen mit korrodierter Bewehrung
- bereichsweise Durchfeuchtungen, stellenweise ist ständiger Wasserfluss erkennbar, mit Ausblühungen bzw. Aussinterungen, Wasser-, Schmutz- und Rostfahnen

Der schon fortgeschrittene Schadenszustand an den Stützwänden im Widerlager- bzw. Rampenbereich macht eine Instandsetzung zwingend erforderlich. Aufgrund des Rückbaues der Schienenbahntrasse, für die die Stützwände erforderlich waren, und der Tatsache dass eine Instandsetzung nicht wirtschaftlich ist, wird auf eine Instandsetzung, Verstärkung verzichtet. Die Stützwände werden zurückgebaut und durch ein Dammbauwerk ersetzt. Der Fahrbahnaufbau im Rampenbereich wird komplett zurückgebaut und der Bereich zwischen und um die Stützwände wird neu gestaltet.

Die Stützwände werden bis 1,50 m unter Gelände abgebrochen. Im Bereich der Widerlager wird eine Stahlbetonwand zur Aufnahme des Erddammes neu errichtet.

Die im nordwestlichen Widerlager integrierte Trafo-Station wird zurückgebaut und neben der nordwestlichen Rampe neu errichtet.

## 1.4 Grunderwerb

Die Baumaßnahme erfolgt bestandsnah auf städtischen Flurstücken. Ein Grunderwerb ist nicht erforderlich.

### **1.5 Kosten**

Die Gesamtkosten für die Teilinstandsetzung der BW 34 und 35 einschließlich der Neugestaltung der Rampen betragen 4.069.700,00 € (brutto).

Die aufgezeigten Kosten basieren auf den bereits erbrachten Leistungen (siehe Pkt. 1.2) sowie der Kostenberechnung zur Neugestaltung der Rampen (siehe Pkt. 1.3).

Die Kostenberechnung für die Rampengestaltung weist Kosten in Höhe von 1.084.600 € aus.

### **1.6 Finanzierung der Maßnahme**

Die Finanzierung der Maßnahme erfolgt über Zuweisungen des Landes nach § 3, Abs. 1 EntflechtG.

Das Vorhaben ist in das Mehrjahresprogramm des Landes Sachsen-Anhalt aufgenommen.

### **1.7 Folgekosten**

Eine Erhöhung der Folgekosten entsteht nicht. Aufgrund des Abbruches der Stützwände und Neugestaltung mittels Erdbauwerk verringern sich die Kosten für die Unterhaltung.

### **1.8 Straßenausbaubeiträge/Erschließungsbeiträge**

Diese Maßnahme ist nicht beitragsfähig.

### **1.9 Familienverträglichkeit**

Die Rampenbereiche der Bauwerke 34 und 35 werden ausschließlich für den motorisierten Verkehr genutzt.

### **1.10 Zeitschiene Umbau Rampen**

Die Baumaßnahme erfolgt durch wechselnde Sperrung eines der beiden Teilbauwerke. Die Umleitung erfolgt über das noch bestehende Bauwerk bzw. über den Riebeckplatz analog bisheriger Baumaßnahmen. Nachfolgende zeitliche Abfolge ist vorgesehen:

Erstellung der Ausschreibungsunterlage	bis 11/2011
Ausschreibung und Vergabe	12/2011 bis 03/2012
Baubeginn	04/2012
Bauende	09/2012