



## Beschlussvorlage

TOP:  
Vorlagen-Nummer: **VI/2015/00973**  
Datum: 08.06.2015  
Bezug-Nummer.  
PSP-Element/ Sachkonto: 58110220/1030  
Verfasser: FB Bauen  
Plandatum:

<b>Beratungsfolge</b>	<b>Termin</b>	<b>Status</b>
Ausschuss für Planungsangelegenheiten	08.09.2015	öffentlich Vorberatung
Ausschuss für städtische Bauangelegenheiten und Vergaben nach der VOB, VOL, HOAI und VOF	24.09.2015	öffentlich Vorberatung
Stadtrat	30.09.2015	öffentlich Entscheidung

**Betreff: Baubeschluss Hochwasserschadensbeseitigung (HW 164) an der  
Gimritzer Gutsbrücke (BR 050)**

### Beschlussvorschlag:

Der Stadtrat beschließt den Ersatzneubau der Gimritzer Gutsbrücke.

Uwe Stäglin  
Beigeordneter

### Finanzielle Auswirkung (Euro):

Finanzhaushalt:

Auszahlungen	gesamt	bis 2014	2015	2016
PSP 8.54101074.700	1.203.000	100.000	803.000	300.000

Einzahlungen				
PSP 8.54101074.705	1.203.000			

## **Inhaltsverzeichnis**

- 1. Begründung der Baumaßnahme
- 1.1 Allgemeine Beschreibung
- 1.2 Veranlassung, Bauwerkszustand
- 1.3 Gegenstand des Baubeschlusses
- 1.4 Baubeschreibung
- 1.5 Grunderwerb
- 1.6 Kosten
- 1.7 Finanzierung der Maßnahme
- 1.8 Folgekosten
- 1.9 Straßenausbaubeiträge/Erschließungsbeiträge
- 1.10 Familienverträglichkeitsprüfung
- 1.11 Zeitschiene der Maßnahmeumsetzung

### Anlagen:

- Anlage 1 Übersichtskarte
- Anlage 2 Bauwerksplan
- Anlage 3 Familienverträglichkeit
- Anlage 4 Checkliste barrierefreie Gestaltung Verkehrsanlagen

## 1. Begründung der Baumaßnahme

### 1.1 Allgemeine Beschreibung

Das Brückenbauwerk (BR 050) befindet sich am Südende der Peißnitzinsel in Halle (Saale).

Es überführt die Straße „An der Wilden Saale“ über die Wilde Saale. Diese Straße bildet die Zufahrt für die Bewohner und Nutzer des Gimritzer Gutes sowie zum Naherholungsgebiet „Peißnitz“.



Bei dem im Jahre 1969 errichteten Brückenbauwerk handelt es sich um eine Spannbetonbrücke mit im Querschnitt 3 nebeneinander liegenden Hauptträgern, welche durch eine 20 cm dicke Fahrbahnplatte miteinander verbunden sind. Die Stützweite beträgt 34,50 m.

Der vorhandene Bauwerkszustand, besonders die nicht gegebene Tragfähigkeit der seitlichen Kragarme, erfordert einen Ersatzneubau.

Die Fahrbahnbreite beträgt 6,00 m. Die Breite zwischen den Geländern 9,00 m. Der geplante Ersatzneubau erfolgt in Anlehnung an den Bestand.

### 1.2 Veranlassung, Bauwerkszustand

Unmittelbar nach dem Hochwasserereignis 2013 wurde das Bauwerk auf Schäden untersucht.

Die durchgeführte Bauwerkshauptprüfung zeigt einen ungenügenden Bauwerkzustand mit der Zustandsnote 3,5 auf. Allgemein sind folgende Hochwasserschäden am Bauwerk festgestellt wurden:

- Betonabplatzungen an Über- und Unterbauten der Brücke
- ausgeprägte Rissbildungen an Über- und Unterbauten
- Wasserauskolkungen/-ausspülungen an den Böschungen vor bzw. neben den Widerlagern
- Ausspülung des Kolksschutzes unter dem Bauwerk
- Ausspülung von Bauwerksfugen
- Unterspülung/Absackungen der Fahrbahn- und Gehwegbefestigungen vor und hinter der Brücke.

Eine Instandsetzung ist auf Grund der Standsicherheitsrisiken und des Alters des Bauwerkes unwirtschaftlich. Ein Ersatzneubau ist erforderlich.

### **1.3 Gegenstand des Baubeschlusses**

Der Baubeschluss umfasst den Abbruch der vorhandenen Spannbetonbrücke und die Herstellung des kompletten Ersatzneubaus als einfeldrige Rahmenbrücke in VFT-WIB®-Bauweise einschließlich der Straßenanschlüsse.

### **1.4 Beschreibung der auszuführenden Leistungen**

Das Bauwerk wird als Rahmenbauwerk mit Tiefgründung erstellt. Die Gründung erfolgt mit 4 Großbohrpfählen  $\varnothing$  120 cm je Widerlager.

Es wurde eine einfeldrige Rahmenbrücke geplant. Der Kreuzungswinkel zwischen der Straßenachse und den Ufern der Wilden Saale beträgt 100 gon. Die kleinste lichte Höhe über OK WSP vom Juni 2014 (73,25 m HN) beträgt am Widerlager 4,50 m.

Die Konstruktionshöhe beträgt der in Brückenmitte 1,30 m und am Widerlager 1,80 m. Bei einer Stützweite von 36,74 m ergeben sich Schlankheiten von  $l/28$  bzw.  $l/20$ . Die Brückenfläche beträgt 347 m<sup>2</sup>.

Um den Eingriff in den westlichen Uferbereich zu reduzieren, wird die Gründung hinter dem Bestandswiderlager hergestellt. Auf der östlichen Seite kann durch den hochliegenden Flutbereich vor dem alten Widerlager gebaut werden, womit sich gegenüber dem Bestand eine gleichbleibende lichte Weite ergibt.

Die Gradiente wird um etwa 50 cm angehoben, was einen höheren optischen Anspruch an das neue Bauwerk und gleichzeitig einen größeren Durchflussquerschnitt für den Hochwasserfall bedeutet.

Der Straßenquerschnitt auf dem Bauwerk ist mit einer Fahrbahnbreite von 5,50 m und den Kappenbreiten 1,75 m (nördlich) und 2,25 m (südlich) ausgebildet. Auf den Kappen werden somit ein 1,50 m breiter Gehweg auf der Nordseite bzw. ein 2,00 m breiter Weg auf der Südseite entstehen.

Die Wilde Saale hat im Bauwerksbereich eine Sohlbreite von durchschnittlich 22 m. Die Böschungsneigung wird mit 1:1,5 ausgeführt und an die bestehenden Uferböschungen angepasst.

### **1.5 Grunderwerb**

Die Baumaßnahme erfolgt bestandsnah im öffentlichen Raum an annähernd gleicher Stelle wie das rückzubauende Bauwerk. Ein baubedingter Grunderwerb ist nicht notwendig.

## 1.6 Kosten

Die Gesamtkosten für den Ersatzneubau betragen 959.000 Euro zzgl. 244.000 Euro Planungskosten.

Die aufgezeigten Kosten basieren auf der Kostenberechnung vom Dezember 2014.

## 1.7 Finanzierung der Maßnahme

Die Finanzierung erfolgt aus dem Finanzhaushalt der Stadt Halle (Saale).

Die Finanzierung stellt sich wie folgt dar.

Gesamtsumme	1.203.000 Euro
Fördermittel	1.203.000 Euro
Eigenmittel	0 Euro

Das Vorhaben wird gemäß Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zur Beseitigung der Hochwasserschäden 2013 gefördert.

## 1.8 Folgekosten

Die Folgekosten für die Instandhaltung des Bauwerkes betragen ca. 1,4 % der Herstellkosten pro Jahr. Dies entspricht ca. 16.660 Euro. Des Weiteren fallen Kosten für Bauwerkshauptprüfungen alle 6 Jahre in Höhe von ca. 5.950 Euro an. Die Finanzierung erfolgt über den Ergebnishaushalt der Stadt. Da es sich aber um einen Ersatzneubau eines bereits vorhandenen Bauwerks handelt, kommt es zu keiner zusätzlichen Erhöhung des Ergebnishaushaltes.

## 1.9 Straßenausbaubeiträge/Erschließungsbeiträge

Die Maßnahme ist nicht beitragsfähig.

## 1.10 Familienverträglichkeitsprüfung

Mit dem Ersatzneubau erfolgt auf Grund der Bestandssituation keine gravierende Veränderung der Gradienten. Durch breitere Gehwege und den Neubau der Treppen wird eine deutliche Verbesserung der Benutzerfreundlichkeit erzielt. Eine Familienverträglichkeitsprüfung ist erfolgt.

## 1.11 Zeitschiene der Maßnahmeumsetzung

Grobablauf:

Ausführungsplanung und Erstellung der Ausschreibungsunterlage	bis 11/2015
Ausschreibung und Vergabe	12/2015 bis 02/2016
Baubeginn	03/2016
Bauende	11/2016

Die Realisierung erfolgt unter Vollsperrung des Bauwerkes und der Einrichtung einer Umleitungsstrecke über die Brücke an der Eissporthalle.