

## **Entscheidungsvorlage**

### **Generalsanierung der Dr.-Gustav-Heinemann-Brücke BW 1.220 über den Wöhrder See**

hier: Direkter Objektplan

Kurztext: Generalsanierung Dr.-Gustav-Heinemann-Brücke

#### **Allgemeines**

Der vorliegende Objektentwurf umfasst die Maßnahmen für die Generalsanierung der Dr.-Gustav-Heinemann-Brücke (BW 1.220) über den Wöhrder See im Verlauf des östlichen Rings (B4R). Das Bauwerk 1.220 besteht aus drei Teilbauwerken (zwei Brücken und ein querender Fußgängertrog am Johann-Soergel-Weg).

Im Zuge der Sanierung werden die Rad-/ und Gehwege auf der Brücke verbreitert. Hierfür sind zusätzlich Anpassungen im Umfeld der Brücke erforderlich. Nordöstlich der Brücke wird die Bushaltestelle an die Fahrbahn vorverlegt um die Konflikte mit dem Radweg zu minimieren.

#### **Sachverhalt und Notwendigkeit der Maßnahme**

Die Brücke im Verlauf der Dr.-Gustav-Heinemann-Straße überführt den östlichen Ring (B 4R) über den Wöhrder See (BW 1.220). Sie ist eine der größten Brückenbauwerke in der Baulast des Stadt.

Bei vorangegangenen Prüfungen wurden Mängel festgestellt, die die Standsicherheit, die Dauerhaftigkeit und die Verkehrssicherheit beeinträchtigen (Bauwerksnote 3,0). Durch die defekte Übergangskonstruktion findet im Bereich der Widerlagerhohlkammern seit Jahren fortlaufend Chlorideintrag statt, was durch einzelne Maßnahmen des Unterhalts nicht zu korrigieren war. Wasser wird unplanmäßig hinter den Widerlagern abgeleitet. An einzelnen Stellen ist die Chloridfront bis zu den Spannglieder vorgedrungen, was bereits eine Gefährdung der Standsicherheit bedeutet.

Es besteht dringender Handlungsbedarf. Aufgrund der vorliegenden Schäden ist eine Generalsanierung vorgesehen. Durch die Sanierung sollen vorhandene Verkehrssicherheitsdefizite beseitigt und die Dauerhaftigkeit des Bauwerks 1.220 auf längere Zeit gesichert werden.

Die Sanierung ermöglicht eine verkehrliche Neuaufteilung des Straßenquerschnitts.

#### **Konzept Sanierung und verkehrliche Umgestaltung**

Die wesentlichen Mängel der vorhandenen Bausubstanz sind auf Durchfeuchtungen aufgrund von Undichtigkeiten zurückzuführen. Weitere Schäden sind verschleiß- und altersbedingt. Zur Sicherung der Gebrauchsfähigkeit und Dauerhaftigkeit sind größere Sanierungsmaßnahmen erforderlich. Bereiche mit erhöhter Chloridbelastung bzw. Betonschäden müssen saniert werden. Zur Vermeidung eines weiteren Chlorideintrages sind Undichtigkeiten zu beseitigen. Die Sanierungsmaßnahmen werden nach den einschlägigen technischen Regelwerken durchgeführt.

Nach Abstimmung mit dem Verkehrsplanungsamt werden die Rad- und Gehwege verbreitert. Die Fahrstreifen können hier mit 3,25 m Breite schmaler ausgeführt werden. Zudem werden die außenliegenden Kragarme erweitert, so dass die Kappe die Mindestmaße für Gegenrichtungsradverkehr plus Fußstreifen erfüllt. Die Bushaltestelle nordöstlich der Brücke wird an die Fahrbahn vorverlegt, so dass Konflikte mit dem Radverkehr vermieden werden.

#### **Bauablauf, Bauzeitliche Verkehrsführung**

Die Instandsetzungsarbeiten werden nacheinander und je Überbau getrennt durchgeführt. Das Trogbauwerk wird zeitgleich mit den Überbauten saniert.

Der Verkehr des Rings wird in den Bauphasen auf dem jeweils anderen Bauwerk mit einer Spur je Fahrtrichtung abgewickelt. Radfahrer von Nord nach Süd werden im ersten Bauabschnitt über die Apinusstr. bzw. die Wagenseilstraße umgeleitet. Die Sanierung am Trogbauwerk und am Widerlager Nord erfordern ein Umleiten des Radverkehrs vom Johann-Soergel-Weg über die Dr.-Carlo-Schmid-Straße.

### **Umweltverträglichkeit**

Eine wasserrechtliche Anlagengenehmigung für die Brückenbauwerke ist nicht erforderlich, da es sich um Sanierungsmaßnahmen handelt. Einleitungsgenehmigungen für die Straßenentwässerung sind bereits vorhanden.

Eine wasserrechtliche Genehmigung zum Einbringen von Stoffen ist für die Bauzeit einzuholen. Naturschutzrechtliche Verfahren im Landschaftsschutzgebiet werden im Rahmen des Wasserrechts abgehandelt. Ein landschaftspflegerischer Begleitplan und eine spezielle artenschutzrechtliche Prüfung werden dem Wasserrechtsverfahren beigelegt.

### **Weitere Abstimmungen mit Genehmigungsbehörden und städtischen Dienststellen**

Bei der Planung wurden die Belange der VAG, in Abstimmung mit dem Verkehrsplanungsamt, berücksichtigt.

Durch die Neuaufteilung des verkehrlichen Querschnittes wird die verkehrliche Situation verbessert. SÖR Brückenbau hat deshalb bezüglich der Förderfähigkeit und eventueller Zuwendungen bei der Regierung von Mittelfranken angefragt.

### **Bauzeit**

Der Baubeginn ist für Oktober 2020 vorgesehen. Die Gesamtbauzeit der Maßnahme wird etwa 24 Monate betragen. Die Fertigstellung der Baumaßnahme ist in der zweiten Hälfte des Jahres 2022 geplant.

### **Baukosten**

Die Gesamtkosten der Maßnahme betragen insgesamt **16.321.000 EUR**.

Eine Förderfähigkeit seitens der Regierung von Mittelfranken wurde für die Verbesserung der Radwege in Aussicht gestellt. Ein Förderantrag wurde eingereicht. Eine Finanzierungsgenehmigung liegt noch nicht vor. Bestenfalls reduziert dies die städtischen Eigenmittel.

## Finanzierung und Mittelbedarf

Die Maßnahme ist für den MIP 2020/2023 vorgesehen. In der Sitzung des Ältestenrates wurde am 23.10.2019 der „Projekt-Freeze“ beschlossen.

Die Finanzierung erfolgt über folgenden IA-Nummern:

E5410085904U „BW 1.220 Generalsanierung Dr.-Gustav-Heinemann-Brücke“

Für Planungsleistungen wurden zwischen 2018 und 2019 bereits Mittel in Höhe von insgesamt 900.000 EUR freigegeben. Zur weiteren Finanzierung der Maßnahme werden insgesamt noch 15.421.000 EUR benötigt.

Im MIP 2020/2023 sind Haushaltsmittel in Höhe von insgesamt 16,321 Mio. EUR berücksichtigt.

Es wird folgender Mittelbedarf angemeldet:

---

Mittelbedarf 2018-2019:	900.000 EUR
Mittelbedarf 2020:	2.800.000 EUR
Mittelbedarf 2021:	7.100.000 EUR
Mittelbedarf 2022:	5.521.000 EUR

---

Gesamtkosten	16.321.000 EUR
--------------	----------------

## Folgekosten

Für die Straßenentwässerung, Brückenbeleuchtung und die Lichtsignalanlage bleiben die jährlichen Folgekosten gegenüber den dafür bereits bestehenden Ansätzen unverändert.

Für den Unterhalt ergeben sich aufgrund der Neuaufteilung des Querschnittes geänderte Werte.

Brückenunterhalt SÖR/1-B/2:	1.000,00 EUR / Jahr
Straßenunterhalt SÖR/2-B/2:	5.000,00 EUR / Jahr