

Magistratsvorlage

Wissenschaftsstadt
Darmstadt



Eingang Magistrats- geschäftsstelle: 04.06.2014	an den Magistrat ☒ zur Kenntnis ☐ zur Beschlussfassung	Beteiligt vor Magistratsbeschlussfassung:
Dezernat III Amt: Straßenverkehrs- und Tiefbauamt	an die Stadtverordnetenversammlung ☐ OBW zur Befassung ☒ zur Kenntnis ☐ zur Beschlussfassung ☐ zur abschließenden Beschluss- fassung Fachausschuss Behandlung in Ja Nein öffentl. Sitzung ☒ ☐	Dezernat I Dezernat IV ☐ OBW bei abschl. Beschlussfassung Magistrat
Verteiler:	Ja Nein Internetfähig ☒ ☐	Vorlage-Nr. 2014/0162 Magistratsbeschluss-Nr.
Produkt-Nr.: 541010 Kostenstelle: 066-100-1000 Kostenträger: 5410-11 Investitionsnummer: Sachkonto: 6165 000		

Betreff: Sicherungsmaßnahmen an der Straßenüberführung Rheinstraße (Brücke Rheinstraße)
über die Eisenbahnstrecke Frankfurt - Heidelberg

Vorlage vom: 19.05.2014

Beschlussvorschlag:

1. Der Bericht vom Straßenverkehrs- und Tiefbauamt wird zur Kenntnis genommen.
2. Die Finanzierung der Sicherungsmaßnahmen erfolgt über die Kostenstelle 066-100-1000, Sachkonto 6165 000, Ktr.5410-11 und Produktnummer 541010 „Instandhaltung von Sachanlagen im Gemeingebrauch“.
3. Über die Anpassung der für die Brücken-Instandhaltung in den nächsten Jahren notwendigen Haushaltsansätze im Ergebnishaushalt wird in den jeweiligen Haushaltsberatungen entschieden.

Anlagen:

Datenschutzrelevante Anlage: ☐

Folgekosten:	☐ Ja	☐ Nein
---------------------	-----------------------------	-------------------------------

Beschluss des Magistrats vom

Begründung zur Magistratsvorlage vom 19.05.2014:

Das 1912 von der deutschen Eisenbahnverwaltung erstellt und am 1. Januar 1994 im Zuge der Bahnreform in die Zuständigkeit der Stadt übergegangene Brückenbauwerk "Brücke Rheinstraße" wurde 2000/2001 für rd. 1,3 Mio. € (rd. 2,5 Mio. DM) einer Teil-Instandsetzung unterzogen. Die Arbeiten beschränkten sich auf die Brücken-Unterseite sowie die Kopfbalken über den Auflagern der Brücke.

Auf eine Sanierung der Brücken-Oberseite wurde verzichtet, da die Benutzbarkeit ohne Einschränkungen für den Verkehr bis zur damals geplanten Bauwerkserneuerung ca. 2010 als gegeben erschien.

Der Planungsbeginn für die Brückenerneuerung wurde aber viele Jahre immer wieder zurückgestellt, da durch die beabsichtigte Führung einer neuen ICE-Strecke über den Hauptbahnhof eine daraus notwendig werdende längere Brücke und somit die Bundesbahn als Verursacher und wesentlicher Kostenträger zu erwarten war.

Aufgrund der sich nicht abzeichnenden Entscheidung über einen ICE-Strecken Neubau und daraus erfolgreichem Brücken Neubau durch die Bundesbahn, verbunden mit dem absehbar endlichen Vorhandensein eines verkehrssicheren Brückenzustands, wurde mit MV 2008/0297 die Bereitstellung erster Planungsmittel für die Brückenerneuerung durch das Straßenverkehrs- und Tiefbauamt angefordert. Nachdem der Magistrat am 09.07.08 und die StaVo hierfür am 19.08.08 ihre Zustimmung erteilt hatten, wurde die Vorlage mit Magistratsentscheidung vom 15.09.08 wieder zurückgestellt.

Mit Sachstandsbericht vom 23.12.08 informierte das Fachamt sein Dezernat über die bautechnisch begründete Notwendigkeit, über die Zukunft der Brücke zu entscheiden sowie darüber, dass bauliche Sofortmaßnahmen zur Sicherung des Bahnverkehrs erforderlich sind.

Auch ohne vertiefende Planung wurde schon damals festgestellt, dass eine zukunftsfähige Brücke im Querschnitt so aufzuweiten ist, dass dieser eine separate Straßenbahntrasse ermöglicht. Dies verstärkt dadurch, dass erst mit dieser Verbesserung des ÖPNV eine Landesförderung möglich sein wird. Damit war eine wirtschaftliche Sanierung der Brücke im Bestand gänzlich auszuschließen und ein Neubau gesetzt.

Für diesen Neubau der Rheinstraßenbrücke wird eine Umleitung des Verkehrs während der Bauzeit erforderlich. Hierzu stehen im Wesentlichen die benachbarten Brücken "Hilpertstraße" sowie "Stirnweg" mit ihren Anbindungen an das Hauptverkehrsstraßennetz zur Verfügung. Beiden Brücken sind aufgrund ihres baulichen Zustands seit Jahren auf 12 Tonnen Gesamtgewicht beschränkt, so dass zunächst deren Tragfähigkeit auf die erforderlich deutlich höheren Lasten des Umleitungsverkehrs zu erhöhen war.

Im Verlauf der daraufhin begonnenen Planungen und Untersuchungen wurde deutlich, dass die Widerlager dieser beiden Brücken nicht mehr dauerhaft und schon gar nicht für eine Lasterhöhung geeignet sind und daher erneuert werden müssen.

Da neue Widerlager an den bestehenden Stellen aufgrund deutlich erweiterter Abstandsvorschriften der Bahn nicht mehr errichtet, sondern weiter von den Gleisen abzurücken sind, war auch der ursprüngliche Sanierungsgedanke für diese Brücken nicht mehr haltbar: beide Brückenbauwerke müssen erneuert werden.

Zwischenzeitlich ergab sich durch den Abzug des amerikanischen Militär aus dem angrenzenden Kasernengelände die Gelegenheit, dort ein Gewerbegebiet zu entwickeln. Wegen der hierfür erforderlichen Planung einer ausreichend leistungsfähigen Infrastruktur wurden die Planungen von Brückenneubauten im Bestand bis zur Vorlage belastbarer Aussagen zur zukünftigen verkehrlichen Erschließung dieses neuen Gewerbegebiets zurückgestellt.

Diese verkehrlichen Grundsatzuntersuchungen sind zwischenzeitlich abgeschlossen und die dazu entsprechenden Brückenplanungen beauftragt.

Gemäß aktuellem Terminplan wird mit dem Baubeginn bzw. Fertigstellung der neuen Brücken "Hilpertstraße" und "Stirnweg" in 2017 – 2018 gerechnet.

Die zeitgleich begonnenen Vorplanungen für die Erneuerung der Rheinstraßenbrücke lassen deren Baubeginn unmittelbar nach Fertigstellung der notwendigen Umleitungsstrecke in 2019 erhoffen.

Im September 2013 wurden durch die Deutsche Bahn von dem Brückenbauwerk abfallende Betonbrocken gemeldet, die zu einer Gefährdung des Bahnverkehrs führen.

Eine Begutachtung der Brücke im Oktober 2013 ergab folgende wesentliche Erkenntnisse:

Die 2000/2001 zur Sicherung der geschwächten Auflagerbalken eingebauten Betonstahlanker sind insbesondere im Bereich der Ankerköpfe / Ankerplatten stark korrodiert. Eine Krafteinleitung ist somit dort nicht mehr gegeben. Eine statische Beurteilung der Schrägrisse in den Auflagerbalken über den Pfeilern ergab, dass zur Sicherung der Standsicherheit der Brücke Hilfsstützen einzubauen sind.

Die herabgefallenen Betonstücke stammen mit hoher Wahrscheinlichkeit von der Unterseite der Geh- und Radwegbereiche der Brücke. Dort sind Betonabplatzungen mit freiliegender Bewehrung festzustellen, die teils zu Schwächungen bis weit in das Bauteilinnere führen. Auch hierfür müssen schnellstmöglich Sicherungsarbeiten durchgeführt werden.

An der Brückenunterseite wurden bei der Teil-Instandsetzung 2000/2001 Bleche angeklebt. Diese Bleche dienten schon damals als Sicherung gegen das Herabfallen sich lösender Betonstücke auf die Gleise. Diese Bleche bzw. deren Halterungen sind mittlerweile erheblich korrodiert. Einzelne Bleche sind bereits oder drohen abzufallen.

Es besteht dringender Sicherheitsbedarf, da die Bleche auf die Oberleitung bzw. auf das Gleis fallen können.

Diesem Schadensbild sind folgende Sofortmaßnahmen geschuldet:

1. Bereits im Dezember 2013 wurde durch die Straßenverkehrsbehörde eine Sperrung der Brücke für Schwertransporte angeordnet.
2. Die Brückenunterseite wird seitdem im 2-Wochen-Takt einer Sichtprüfung auf maßgebende Veränderungen im Schadensbild unterzogen.
3. Der DB Netz AG wurde für entsprechende bauliche Maßnahmen zur dauerhaften Wiederherstellung der Verkehrssicherheit des Bahnverkehrs ein frühestmöglicher Baubeginn Mitte 2014 zugesichert.

Da eine akute Gefahr für den Bahnbetrieb sowie Leib und Leben von Personen bestand, wurden aufgrund der Dringlichkeit umgehend 3 Angebote für die Sofort-Sicherungsmaßnahmen eingeholt und, unter Mitwirkung der Vergabestelle sowie Revisions- und Rechtsamt, an den preisgünstigsten Bieter vergeben (Auftragssumme 274.798,07 Euro brutto).

Die Bauarbeiten werden seit Anfang Mai, aufgrund der notwendigen Eingriffe in den Bahnbetrieb, ausschließlich in den Nachtstunden der Wochenenden durchgeführt. Die Fertigstellung dieser Sicherungsmaßnahmen ist für Ende September 2014 geplant.

Die für Planung, Bahnsicherung sowie Herstellung insgesamt notwendigen Haushaltsmittel (ca. 350.000 Euro) werden aus dem im Ergebnishaushalt bereitgestellten Budget der Kostenstelle 066-100-1000, Sachkonto 6165 000 (Instandhaltung von Sachanlagen im Gemeingebrauch) entnommen.

Damit wurden für Sofortmaßnahmen zur Wiederherstellung der Verkehrssicherheit des maroden Brückenbauwerks sowie außerplanmäßiger Sonderprüfungen seit 2010 insgesamt rd. 800.000 Euro ausgegeben (*Sicherung einzelner Bauteile 2010, rd. 40.000 €; Sicherung Geh- und Radwege 2011, rd. 300.000 €; diverse Bauwerksonderprüfungen und statische Sonderuntersuchungen, rd. 90.000 €; Sicherung der Bauwerksunterseite und Einbau von Hilfsstützen 2014, rd. 350.000 €; regelmäßige Sichtprüfungen seit 2013, rd. 20.000 €*).

Bis zur Erneuerung des Bauwerks im geplanten Zeitraum 2019 – 2020 ist mit weiteren Sofortmaßnahmen zur Bauwerkssicherung und/oder Wiederherstellung der Verkehrssicherheit zu rechnen.

Hierfür, sowie für ähnlich notwendig werdende Sofortmaßnahmen an allen 12 von der Bahn an die Stadt übergebenen Brücken mit vergleichbar schlechtem Erhaltungszustand, wird vom Fachamt in den folgenden Jahren ein zusätzlicher Finanzbedarf im Ergebnishaushalt von jährlich 150.000 € für kleinere Sofortmaßnahmen angemeldet werden; für größere Reparaturen ist jeweils eine gesonderte Finanzierung notwendig.

Darmstadt, 19.05.2014
III-66/3/I/nz-ha, Nst.: 27 06

Der Dezernent I

Der Dezernent IV

Jochen Partsch
Oberbürgermeister

Andrè Schellenberg
Stadtkämmerer