



SITZUNGSVORLAGE

Nr. **2 1 - V - 6 6 - 0 3 0 2**
(Jahr-V-Amt-Nr.)

Betreff:

Dezernat(e) V/66

Konstruktive Ertüchtigung der Mainbrücke in MZ-Kostheim als Gemeinschaftsmaßnahme mit Hessen Mobil

Anlage/n siehe Seite 3

Bericht zum Beschluss Nr. vom

Stellungnahmen

Personal- und Organisationsamt	nicht erforderlich <input checked="" type="radio"/>	erforderlich <input type="radio"/>
Kämmerei	reine Personalvorlage <input type="radio"/>	→ s. unten <input checked="" type="radio"/>
Rechtsamt	nicht erforderlich <input checked="" type="radio"/>	erforderlich <input type="radio"/>
Umweltamt: Umweltprüfung	nicht erforderlich <input checked="" type="radio"/>	erforderlich <input type="radio"/>
Frauenbeauftragte nach - dem HGIG	nicht erforderlich <input checked="" type="radio"/>	erforderlich <input type="radio"/>
- der HGO	nicht erforderlich <input checked="" type="radio"/>	erforderlich <input type="radio"/>
Straßenverkehrsbehörde	nicht erforderlich <input checked="" type="radio"/>	erforderlich <input type="radio"/>
Projekt-/Bauinvestitionscontrolling	nicht erforderlich <input checked="" type="radio"/>	erforderlich <input type="radio"/>
Sonstige:	nicht erforderlich <input checked="" type="radio"/>	erforderlich <input type="radio"/>

Beratungsfolge

DL-Nr.

(wird von Amt 16 ausgefüllt)

a)	Ortsbeirat	nicht erforderlich <input checked="" type="radio"/>	erforderlich <input type="radio"/>
	Kommission	nicht erforderlich <input checked="" type="radio"/>	erforderlich <input type="radio"/>
	Ausländerbeirat	nicht erforderlich <input checked="" type="radio"/>	erforderlich <input type="radio"/>
b)	Seniorenbeirat	nicht erforderlich <input checked="" type="radio"/>	erforderlich <input type="radio"/>
	Magistrat	Tagesordnung A <input checked="" type="radio"/>	Tagesordnung B <input type="radio"/>
	Eingangsstempel Büro des Magistrats	Umdruck nur für Magistratsmitglieder <input type="checkbox"/>	
	Stadtverordnetenversammlung Ausschuss	nicht erforderlich <input type="radio"/>	erforderlich <input checked="" type="radio"/>
	Eingangsstempel Amt 16	öffentlich <input checked="" type="radio"/>	nicht öffentlich <input type="radio"/>
<input checked="" type="checkbox"/> wird im Internet/PIWI veröffentlicht			

Bestätigung Dezernent

Andreas Kowol
Stadtrat

Vermerk Kämmerei

Wiesbaden,

- Stellungnahme nicht erforderlich
 Die Vorlage erfüllt die haushaltsrechtlichen Voraussetzungen.
 → siehe gesonderte Stellungnahme

Imholz
Stadtkämmerer

B Kurzbeschreibung des Vorhabens

Die Inhalte dieses Feldes werden (außer bei vertraulichen Vorlagen, wie z. B. Disziplinarvorlagen) im Internet/Intranet veröffentlicht und dürfen den Umfang von 1200 Zeichen nicht überschreiten (soweit erforderlich: Ergänzende Erläuterungen s. Pkt. IV.; bei einigen Vorlagen (z. B. Personalvorlagen) entfallen die weiteren Ausführungen ab Pkt. I.)

Es dürfen hier keine personenbezogenen Daten im Sinne des Hessischen Datenschutzgesetzes verwendet werden (Ausnahme: Einwilligungserklärung des/der Betroffenen liegt vor). Es handelt sich um ein **Pflichtfeld**.

Die Mainbrücke Kostheim überführt die Bundesstraße B43 zwischen Mainz-Kostheim und Gustavsburg über den Main. Die Brücke besteht aus 3 Teilbauwerken, die Rampe Kostheim (TBW A) befindet sich in der Unterhaltungspflicht der Stadt Wiesbaden. Hessen Mobil plant für 2022 / 2023 eine konstruktive Ertüchtigung der Brücke. Zur Erhaltung der Standsicherheit, Dauerhaftigkeit und Verkehrssicherheit ist auch eine konstruktive Ertüchtigung der Rampe erforderlich. Die Beleuchtung soll ebenfalls erneuert werden. Um Synergieeffekte zu nutzen ist es sinnvoll, dass dies zusammen mit Hessen Mobil erfolgt.

Anlagen:

- Kostenschätzung
- Lageplan
- TBW A Rampe Kostheim Übersicht
- TBW A Rampe Kostheim Grundriss

C Beschlussvorschlag:

1. Es wird zur Kenntnis genommen, dass
 - a) eine konstruktive Ertüchtigung der Mainbrücke in Mainz-Kostheim erfolgen muss.
 - b) die Baulast für das TBW A liegt bei der Landeshauptstadt Wiesbaden, die Baulasten für TBW B und C liegen bei Hessen Mobil.
 - c) es sich um eine Gemeinschaftsmaßnahme der Landeshauptstadt Wiesbaden und Hessen Mobil handelt, um Synergieeffekte zu nutzen. Hessen Mobil fungiert dabei als Gesamtauftraggeber und hat die Verantwortung für die Baudurchführung.
 - d) Hessen Mobil dazu eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben hat, die durch ein externes Ingenieurbüro geprüft wird. Außerdem werden Maßnahmen von Hessen Mobil durch den Landesrechnungshof geprüft. Von daher empfehlen wir, von Seiten der Landeshauptstadt Wiesbaden auf eine weitere Prüfung in Form einer Plausibilitätsprüfung zu verzichten, zumal wir bei der aktuellen Planung unter dem Schwellenwert von 1 Mio. € sind. Sollten die Gremien eine Plausibilitätsprüfung befürworten, würde diese von Dez. I/14 in Auftrag gegeben.
 - e) für die Ausführung der Maßnahme im Haushalt 2022/2023 Kosten für das TBW A in Höhe von 975.000 € erwartet werden. Die konkreten Kosten werden in einer Ausführungsvorlage den Gremien vorgelegt.
2. Die konstruktive Ertüchtigung der Mainbrücke (TBW A) in Mainz-Kostheim mit geschätzten Gesamtkosten in Höhe von 975.000 € wird grundsätzlich genehmigt.
3. Dezernat V/66 wird beauftragt, mit Hessen Mobil eine Verwaltungsvereinbarung abzuschließen.
4. Die für die Planung notwendigen Mittel in Höhe von 81.000 € werden genehmigt. Es ist noch nicht gesichert, ob der kassenmäßige Mittelabfluss der Planungskosten schon in 2021 erfolgt, so dass eine eventuell notwendige Deckung im Rahmen der Jahresabschlussarbeiten 2021 erfolgt. Die Ausführung der Planung erfolgt bei einem noch anzulegenden Projekt.
5. Die erforderlichen Mittel für die Ausführung der Maßnahme in Höhe von 975.000 € werden von

Dez. V/66 als weiterer Bedarf zum Haushalt 2022/2023 bei einem noch anzulegendem Projekt angemeldet. Über die Zusetzung der Mittel wird in den Haushaltsplanberatungen zum Haushalt 2022/2023 entschieden.

6. Die haushaltsrechtliche Bereitstellung der Planungsmittel erfolgt durch den Magistrat (Dezernat III/20).

D Begründung

I. Auswirkungen der Sitzungsvorlage

(Angaben zu Zielen, Zielgruppen, Wirkungen/Messgrößen, Quantität, Qualität, Auswirkungen im Konzern auf andere Bereiche, Zeitplan, Erfolgskontrolle)

- Wiederherstellung der Standsicherheit, Dauerhaftigkeit und Verkehrssicherheit des Teilbauwerks A - Rampe Kostheim
- Senkung der jährlichen Unterhaltungskosten
- Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben

II. Demografische Entwicklung

(Hier ist zu berücksichtigen, wie sich die Altersstruktur der Zielgruppe zusammensetzt, ob sie sich ändert und welche Auswirkungen es auf Ziele hat. Indikatoren des Demografischen Wandels sind: Familiengründung, Geburten, Alterung, Lebenserwartung, Zuwanderung, Heterogenisierung, Haushalts- und Lebensformen)

/

III. Umsetzung Barrierefreiheit

(Barrierefreiheit nach DIN 18024 (Fortschreibung DIN 18040) stellt sicher, dass behinderte Menschen alle Lebensbereiche ohne besondere Erschwernisse und generell ohne fremde Hilfe nutzen können. Hierbei ist insbesondere auf die barrierefreie Zugänglichkeit und Nutzung zu achten bei der Erschließung von Gebäuden und des öffentlichen Raumes durch stufenlose Zugänge, rollstuhlgerechte Aufzüge, ausreichende Bewegungsflächen, rollstuhlgerechte Bodenbeläge, Behindertenparkplätze, WC nach DIN 18024, Verbreitung von Informationen unter der Beachtung der Erfordernisse von seh- und hörbehinderten Menschen)

/

IV. Ergänzende Erläuterungen

(Bei Bedarf können hier weitere inhaltliche Informationen zur Sitzungsvorlage dargelegt werden.)

Die Kostheimer Brücke überführt die Bundesstraße B43 vom Wiesbadener Stadtteil Mainz- Kostheim nach Ginsheim-Gustavsburg über den Main.

Gem. § 5 des Bundesfernstraßengesetzes ist der Bund Träger der Straßenbaulast für Bundesfernstraßen. Bei Ortsdurchfahrten ist jedoch zu differenzieren. Hat die Gemeinde (Kreisfreie Stadt) mehr als 80.000 Einwohner, so ist sie Träger der Baulast im Bereich der Ortsdurchfahrt.

Im Fall der Mainbrücke liegt die Grenze im Bereich des Widerlagers am Ende der Rampe. Somit ist die LHW als Baulastträger unterhaltspflichtig für den Rampenbereich.

Die Brücke besteht aus 3 Teilbauwerken, der Rampe Kostheim (TBW A), der ca. 183 m langen Strombrücke aus Stahlfachwerk (TBW B) und der ca. 167 m langen Vorlandbrücke in Massivbauweise (TBW C). Die Gesamtlänge des Brückenzuges beträgt ca. 390 m, die Gesamtbreite ca. 16,75 m. Die Breite der Fahrbahn (2 Spuren) beträgt ca. 7,50 m, beidseitig schließen breite Geh- und Radwege an.

Die ursprüngliche Brücke wurde im Jahr 1887 durch MAN Gustavsburg als Reihe von Stahlbögen errichtet. 1945 wurden zwei der drei Stromöffnungen (Öffnungen 7 und 8) gesprengt und 1945/46

durch einen zweifeldrigen Stahlfachwerkträger ersetzt. 1955 wurden der Bogen in Öffnung 9 ebenfalls durch einen Stahlfachwerkträger ersetzt, das Bauwerk in den Öffnungen 7/8 verstärkt sowie die sechs kleineren Stahlbögen im Vorlandbereich durch sechs einfeldrige Spannbetonüberbauten ersetzt. Die Stahlbauarbeiten wurden wieder von MAN Gustavsborg, die Massivbauarbeiten von der Philipp Holzmann AG durchgeführt.

1984 wurden die Gehwege erneuert und einige kleinere Verstärkungen am Tragwerk durchgeführt. Die massiven Unterbauten aller Tragwerke (mit Sandstein verkleidete Stampfbetonpfeiler) stammen noch von der ursprünglichen Brücke von 1887, wurden aber 1985 im Fußbereich durch massive Stahlbetonmanschetten verstärkt und instand gesetzt. Die letzte Erneuerung des Korrosionsschutzes der Stahlüberbauten wurde in den Jahren 1986 (unterhalb der FB) bzw. 1991 (Fachwerk) durchgeführt.

Die in der Zuständigkeit der Landeshauptstadt Wiesbaden liegende Rampe Kostheim (TBW A) umfasst eine Reihe von kleineren Stützwänden, Decken, Unterzügen, Fahrbahnplatten und Konsolträgern. Von einigen Tragwerken liegen keine Bestandsunterlagen vor.

Nach einer Variantenuntersuchung in der u. a. ein Ersatzneubau der Brücke an gleicher Stelle und ein Ersatzneubau mit einer neuen Anbindung untersucht wurden, wurde sich im Jahr 2017 für die wirtschaftlichere Lösung, der konstruktiven Ertüchtigung der Brücke, entschieden.

Im Auftrag von Hessen Mobil wurde daraufhin 2018 in mehreren Stufen eine vollständige statische Nachrechnung nach der „Richtlinie zur Nachrechnung von Straßenbrücken im Bestand“, unter Berücksichtigung des Bauwerkszustandes durchgeführt. In diesem Zuge wurden auch Materialproben an Baustahl und Beton entnommen und ausgewertet.

Solide ingenieurgemäße Annahmen, unter Berücksichtigung des zeitgemäßen Standes der Technik, ergänzten den durch Kriegswirren entstandenen lückenhaften Bestand an Bauwerksplänen.

Da zum Teil rechnerische Tragfähigkeitsdefizite vorhanden sind, ist eine Ertüchtigung zur Herstellung der vollen Tragfähigkeit einer BK 30/30 für TBW A, zwingend erforderlich.

Auf dieser Grundlage und unter Einbeziehung der aktuellen Bauwerksprüfung, wurde durch Hessen Mobil 2019 eine Machbarkeitsstudie zur konstruktiven Ertüchtigung durchgeführt.

Im Rahmen dieser Studie und der 2020 durchgeführten Entwurfsplanung wurden dafür mehrere Varianten untersucht.

Die konstruktive Ertüchtigung der Rampe mit der Variante „Ersatz der vorhandenen durch eine neue Konstruktion“ soll weiter verfolgt werden.

In der Entwurfsplanung sind für diese Variante folgende Maßnahmen zur Ertüchtigung vorgesehen:

- Die Deckenplatten über den Keller- und Traforäumen (sh. Anlage 4) werden teilweise ersetzt. Um das gesamte Ausmaß festzustellen wird zeitnah eine Sonderprüfung der Rampe einschließlich der in diesem Bereich liegenden Räume durchgeführt.
- Für die Ertüchtigung der Kragträger und Gehwegplatten wird ein Ersatzneubau mit dickerer Platte geplant. Diese Maßnahme erfolgt bis Mitte Fahrbahn.

Der Umfang der Erneuerung der Beleuchtung wird im Rahmen der Planungen festgelegt.

V. Geprüfte Alternativen

(Hier sind die Alternativen darzustellen, welche zwar geprüft wurden, aber nicht zum Zuge kommen sollen.)

/

Wiesbaden, . Januar 2021

Andreas Kowol
Stadtrat

Dez. V