

Landeshauptstadt Wiesbaden				
Hauptamt				
Ortsverwaltung Kastel / Kostheim				
100910		29. APR. 2022		100920
z.K.	z.d.A.	z.w.V.	Wv:	



Der Magistrat

Dezernat für Umwelt,  
Grünflächen und Verkehr

Stadtrat Andreas Kowol

26. April 2022

Ortsbeirat des Ortsbezirkes  
Mainz-Kostheim  
über 100900

Vorlagen-Nr. 22-O-26-0025  
Tagesordnungspunkt 16 der öffentlichen Sitzung des Ortsbeirates des Ortsbezirkes  
Mainz-Kostheim am 8. März 2022  
Sanierung Mainbrücke  
Beschluss Nr. 0043

Sehr geehrter Herr Lauer,  
sehr geehrte Damen und Herren,

- Zeitenabfolge - wie z. B. Beginn, Ablauf, Dauer
  - Für die Ertüchtigungsmaßnahmen der Mainbrücke ist mit einer Gesamtbauzeit von ca. 32 Monaten zu rechnen. Als Baubeginn ist der Sommer 2023 vorgesehen.  
Genauere Informationen werden Ihnen mitgeteilt wenn der definitive Zeit-/Bauablaufplan steht.
- Sperrungen - vollständig, teilweise
  - Die Gesamtbaumaßnahme wird in 3 Bauabschnitte eingeteilt, jedes Teilbauwerk (kurz: TBW) ist ein Bauabschnitt:
    - TBW A = Rampe Kostheim (Baulast Stadt Wiesbaden),
    - TBW B = Strombrücke,
    - TBW C = Vorlandbrücke (Seite Gustavsburg)

Die jeweiligen Bauabschnitte werden zudem in Unterabschnitte gegliedert. Die Bauabschnitte der drei Teilbauwerke sind grundsätzlich voneinander unabhängig. Jedoch können die Baumaßnahmen der drei Teilbauwerke, die eine halbseitige Sperrung des Verkehrs erfordern, nicht zeitlich parallel durchgeführt werden, da die halbseitige Verkehrssperrung eine maximale Länge von 180 m nicht überschreiten darf.

- Straßenbau (Rampe/n, Straßenbelag, Dehnungsfugen, etc.)

Der Fahrbahnbelag und die Abdichtung aller drei Teilbauwerke muss komplett erneuert werden. Dazu wird der alte Belag jeweils halbseitig abgefräst. Anschließend wird der Fahrbahnbeton auf Schäden untersucht und ggf. instandgesetzt.

Die Fahrbahnübergangskonstruktionen der Strombrücke und der Vorlandbrücke werden ausgebaut und durch neue Konstruktionen ersetzt.

- Pfeiler (außerhalb und im Main)

Risse im Bereich einiger Lagersockel und dem darunter befindlichen Sandsteinmauerwerk sowie die z.T. schadhafte Unterstopfungen der Lagerplatten werden instandgesetzt. Die Risse müssen vernadelt und verpresst werden. Des Weiteren müssen die Fugen des Sandsteinmauerwerks im Bereich der Vorlandbrücke instandgesetzt werden, ebenso sind die fehlerhaften Unterstopfungen auszubessern.

- Versorgungsleitungen (Gas, Wasser, Strom) - ist hierbei mit Beeinträchtigungen zu rechnen

Eine fachgerechte Instandsetzung des Korrosionsschutzes ist bei Verbleib der Leitungen im Querschnitt der Brücke nicht möglich. In deren unmittelbarer Nähe kann weder gestrahlt, noch eine neue Beschichtung aufgebracht werden. Deshalb werden bis zum Beginn der Maßnahme sämtliche Leitungen außer Betrieb genommen und im Auftrag der Mainzer Netze zurückgebaut. Für die Wasserleitung wird ein bauzeitliches Provisorium auf dem Überbau errichtet.

- Ist bei diesem Umfang der Sanierungstätigkeiten auch ein Beweissicherungsverfahren für die umliegenden Gebäude in unmittelbarer Nähe der Brücke auf Kostheimer Seite ins Auge gefasst worden.
  - In welchem Umfang eine Beweissicherung notwendig ist, wird sich im weiteren Planungsverlauf - insbesondere bei der Planung des Abbruchkonzeptes - ergeben.
- Der Ortsbeirat bittet den Magistrat außerdem darum, ggf. notwendige zeitweise Sperren für den Schwerlastverkehr zu beobachten und auszuwerten, wie sich diese Maßnahme auswirkt und insbesondere darauf zu achten,
  - Welche Auswirkung die Umleitung auf die durchschnittliche Weglänge des Schwerlastverkehrs hat,
  - Ob und ggf. in welchem Ausmaß durch die Umleitung andere bisher geringer oder gar nicht belastete Wohngebiete (in und außerhalb Wiesbadens) durch den Schwerlastverkehr belastet werden
  - Sowie ob sich durch die Umleitung eine anderweitig nicht gegebene Überlastung der Ausweichstrecken ergibt.
  - Der Ortsbeirat bittet den Magistrat darum die Maßnahmen zu beobachten, zu prüfen und auszuwerten und den Ortsbeirat über die gewonnenen Erkenntnisse und Ergebnisse zu informieren.

Der Verkehr auf der Brücke muss die gesamte Bauzeit über grundsätzlich einseitig aufrechterhalten werden, deshalb kann die Brücke nur halbseitig gesperrt werden.

Um eine zweite Längsnaht im Asphalt zu vermeiden, wird die Deckschicht auf der 2. Fahrbahnseite jeweils unter Vollsperrung (2 Vollsperrungen je 12 Stunden) mit Anschluss an die zuerst errichtete Fahrbahn eingebaut. Zusätzlich sind für die Verstärkungsmaßnahmen an der Strombrücke kurzzeitige Vollsperrungen des Brückenbauwerkes für den Straßenverkehr erforderlich. Insgesamt werden 4 Vollsperrungen mit 6 Stunden und 2 Vollsperrungen für 4 Stunden vorgesehen.

- Verkehrsplanung - Umleitungen Verkehr - PKW, LKW, Busse, Radfahrer und Fußgänger mit entsprechender Ausschilderung, auch großräumig und frühzeitig
  - Ein entsprechendes Verkehrsraumkonzept mit Angaben über Umleitungen und Beschilderung für den jeweiligen Verkehr wird frühzeitig vorgelegt.
- Welche Arbeiten an der Brückenkonstruktion vorgenommen werden
  - Stahlkonstruktion (Sanierung Korrosionsschäden - Rost sowie Anstrich)
    - TBW A = Rampe Kostheim (Baulast Stadt Wiesbaden):  
Zur Behebung der statischen Defizite bei der Kragkonstruktion auf der Oberstromseite der Rampe wird die vorhandene Konstruktion abgebrochen und durch einen Neubau ersetzt. Bei der neuen Kragkonstruktion handelt es sich um eine Platte mit einem Gegengewicht, die auf die bestehende Sandsteinmauerwerkswand und die Hinterfüllung betoniert wird. Auf die neue Kragkonstruktion werden eine neue Kappe und ein neues Füllstabgeländer mit einer Höhe von 1,30 m auf der gesamten Oberstromseite errichtet. Die Räume auf der Unterstromseite der Brücke werden instandgesetzt. Im Schaltheis wird die alte Stahlbetondecke, die 1955 bei der Errichtung der neuen Decke als verlorene Schalung genutzt wurde, rückgebaut. Die vorhandenen Ziegelgewölbedecken mit Stahlträgern müssen dabei durch eine Stahlbetondecke ersetzt werden
    - TBW B = Strombrücke  
Die gesamte Stahlkonstruktion wird im Schutze einer staubdichten Einhausung gestrahlt und mit einem Korrosionsschutz versehen. Lose oder beschädigte Nieten werden entfernt und ersetzt, vereinzelt fehlende Nieten werden ergänzt. Geschädigte Stahlbauteile werden nach Erfordernis verstärkt. Sowohl die Fahrbahn- als auch die Gehwegplatten müssen instandgesetzt werden. Dazu zählen Reprofillierungen, Betoninstandsetzungen, Rissverpressungen und ein Oberflächenschutzsystem. Zur Behebung der statischen Defizite des Überbaus werden zusätzliche Stahlteile eingebaut.
    - TBW C = Vorlandbrücke (Seite Gustavsburg)  
Der Instandsetzungsbedarf beschränkt sich auf lokale Betoninstandsetzungen an den Überbauten und die Erneuerung der Kappen und Gesims inklusive OS-System. Ebenso erfolgt eine lokale Verstärkung der Kragarme an den Überbauenden.

- Es wird geprüft, inwiefern im Rahmen der Ausführung die o. g. Erhebungen berücksichtigt werden können und dem Ortsbeirat entsprechend berichten.

Bei weiteren Rückfragen wenden Sie sich bitte an das Organisationspostfach des Tiefbau- und Vermessungsamtes unter [tiefbauamt.bau-erhaltung@wiesbaden.de](mailto:tiefbauamt.bau-erhaltung@wiesbaden.de) oder der Telefonnummer 0611 31-2781.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, appearing to be a stylized name, possibly 'K. Schmidt', written over a faint horizontal line.