

Betreff Konstruktive Ertüchtigung der Mainbrücke - Ausführungsvorlage

Dezernat/e V/66

Bericht zum Beschluss

Nr. vom

Erforderliche Stellungnahmen

- Amt für Innovation, Organisation und Digitalisierung
- Kämmerei
- Frauenbeauftragte nach HGIG
- Frauenbeauftragte nach HGO
- Sonstiges
- Rechtsamt
- Umweltamt: Umweltprüfung
- Straßenverkehrsbehörde

Beratungsfolge

- Kommission
- Ausländerbeirat
- Kulturbeirat
- Ortsbeirat
- Seniorenbeirat

(wird von Amt 16 ausgefüllt) **DL-Nr.**

- nicht erforderlich erforderlich
- nicht erforderlich erforderlich
- nicht erforderlich erforderlich
- nicht erforderlich erforderlich
- nicht erforderlich erforderlich

Magistrat Eingangsstempel
Büro d. Magistrats

- Tagesordnung A Tagesordnung B
- Umdruck nur für Magistratsmitglieder**
- nicht erforderlich erforderlich
- öffentlich nicht öffentlich
- wird im Internet / PIWi veröffentlicht**

Stadtverordnetenversammlung

Anlagen öffentlich

Anlage 1 Beschluss StVV Nr. 0068 vom 11.03.2021

Anlage 2 Kostenschätzung

Anlagen nichtöffentlich

Anlage 3 Verwaltungsvereinbarung

B Kurzbeschreibung des Vorhabens (verpflichtend)

(Die Inhalte dieses Feldes werden [außer bei vertraulichen Vorlagen, wie z. B. Disziplinarvorlagen] im Internet/Intranet veröffentlicht. Es dürfen hier keine personenbezogenen Daten im Sinne des Hessischen Datenschutzgesetzes verwendet werden (Ausnahme: Einwilligungserklärung des/der Betroffenen liegt vor). Ergänzende Erläuterungen, soweit erforderlich, siehe D. Begründung, Pkt. II)

Am 11. März 2021 hat die Stadtverordnetenversammlung der konstruktiven Ertüchtigung des Rampenbauwerks der Mainbrücke zugestimmt. Das Tiefbau- und Vermessungsamt hat für die Realisierung der Maßnahme gemeinsam mit Hessen Mobil weitere Planungsleistungen angestoßen und die Maßnahme ausgeschrieben. Nach dem Submissionsergebnis hat sich ein Mehrkostenbedarf zur ursprünglichen Kostenschätzung von 2021 aufgezeigt.

C Beschlussvorschlag

1. Es wird zur Kenntnis genommen, dass
 - es sich um eine Gemeinschaftsmaßnahme der Landeshauptstadt Wiesbaden und des Landes Hessen handelt,
 - mit Beschluss der Stadtverordnetenversammlung Nr. 0068 vom 11.03.2021 die Maßnahme grundsätzlich genehmigt wurde,
 - die Landeshauptstadt Wiesbaden mit Hessen Mobil eine Verwaltungsvereinbarung für die Planung und Durchführung der Gesamtmaßnahme geschlossen hat,
 - nach der damaligen Kostenschätzung man von Kosten in Höhe von 975.000 € für die Bauausführung ausging,
 - sich die Baukosten durch deutliche Preissteigerungen auf 1.257.000 € erhöhen,
 - bis 2025 Ausgaben für Planungsleistungen in Höhe von ca. 45.000 € getätigt wurden und ein Obligo in Höhe von 50.000 € besteht. Hierfür wurde eine Überleitung von Mitteln aus 2025 nach 2026 beantragt.
2. Die konstruktive Ertüchtigung der Mainbrücke TBW A mit Kosten in Höhe von 1.257.000 € wird beschlossen.
3. Die erforderlichen Mittel in Höhe von 750.000 € stehen im Haushalt 2026 nach Genehmigung des Haushaltes durch die Aufsichtsbehörde und der öffentlichen Auslegung zur Verfügung. Durch die kassenwirksame Anmeldung stehen im Investitionsprogramm 2027 130.000 € und werden im Grundbudget zum Haushalt 2027 angemeldet. Die Mehrkosten in Höhe von 282.000 € werden zum Haushalt 2027 als weiterer Bedarf angemeldet. Im Falle einer Nichtzusetzung erfolgt die Deckung aus dem Programm Ingenieurbauwerke.

D Begründung

I. Auswirkungen der Sitzungsvorlage

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

Ausführungsvorlage und Genehmigung von Mehrkosten zur konstruktiven Ertüchtigung des Rampenbauwerks der Mainbrücke.

- 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)

Keine Auswirkungen.

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)

Keine

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.

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 Gustavsburg, 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 instandgesetzt. Die letzte Erneuerung des Korrosionsschutzes der Stahlüberbauten wurde in den Jahren 1986 und 1991 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 weiterverfolgt werden.

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

- Die Deckenplatten über den Keller- und Traforäumen (s. 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.

Gegenüber den in 2021 geschätzten Kosten in Höhe von 975.000 Euro kommt es infolge der angespannten Marktsituation im Bausektor zu Preissteigerungen und damit zu entsprechenden Kostenerhöhungen, die sich zur damaligen Zeit nicht haben abschätzen lassen.

Die Planungsänderungen selbst tragen nur einen geringen Anteil zur Steigerung der Kosten bei.

Pandemiebedingt stiegen die Preise im Bausektor im Jahr 2020 bereits moderat an. Die Preissteigerung bei Baumaterialien haben durch den Ukraine-Krieg einen weiteren deutlichen Schub erhalten.

Seit Juli 2022 kann bei einigen Materialien eine Preisberuhigung festgestellt werden, die aber die vorherige Steigerung nicht vollständig ausgleicht.

Das Preisniveau lag in 2025 bei den meisten Baumaterialien deutlich über dem Niveau vom Jahresbeginn 2021, dem Beginn der starken Preissteigerung.

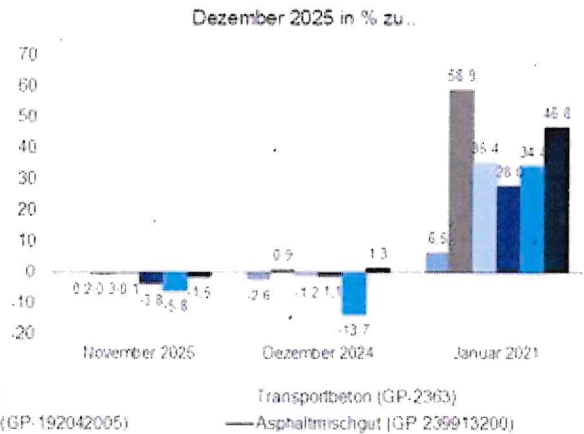
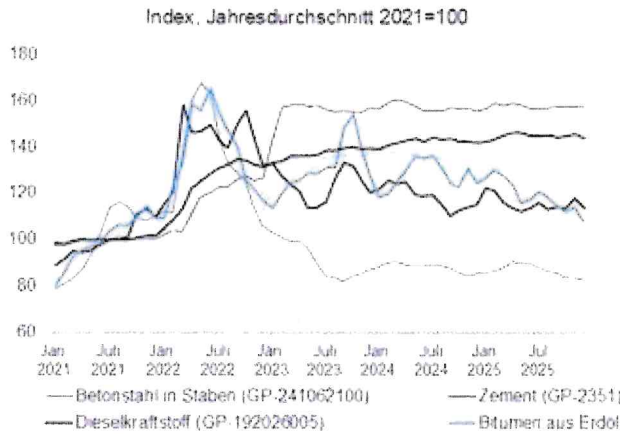
Folgende Materialien lagen im Dezember 2025 wie folgt mit ihren Preisen deutlich über dem Niveau von Januar 2021:

- Zement +58,9%
- Transportbeton +35,4%
- Bitumen +34,4%
- Diesel +28,0%
- Betonstahl +6,5%
- Asphaltmischgut +46,8%

Gründe für die zwischenzeitig deutlichen Preisanstiege sind begrenzte Lieferkapazitäten der Hersteller, steigende Produktionskosten durch die Energiepreissteigerungen, aber auch fehlende Transportkapazitäten. Gleichzeitig wurden bei den Erzeugern, auch aufgrund der zwischenzeitig stark gestiegenen Energiekosten, Kapazitäten abgebaut oder Produktionen ganz eingestellt.

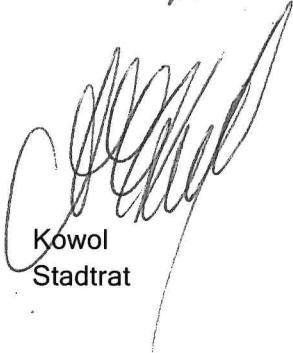
Ab 2021 deutliche Preissteigerungen (u.a. durch Lieferengpässe) bei Baumaterialien. Seit Mitte 2022 leichte Beruhigung bei einigen Produkten.

Erzeugerpreisindizes (ohne MwSt.) Index 2021=100



Bestätigung der Dezernent*innen

Wiesbaden, 28. Februar 2026



Kowol
Stadtrat