

TOP: _____

Viernheim, den 16.04.2018

Federführendes Amt

61 Amt für Stadtentwicklung und Umweltplanung

Aktenzeichen:	61.6.21
Diktatzeichen:	AK/JF
Drucksache:	IV-31-2018/XVIII
Anlagen:	Auszug aus dem Prüfbericht 2017
Produkt/Kostenstelle:	2012INV005
Stand der Haushaltsmittel:	
Benötigte Mittel:	in 2019
Protokollauszüge an:	ASU

Beratungsfolge	Termin	Bemerkungen
Magistrat	23.04.2018	
Ausschuss Umwelt, Energie, Bauen (Stadtentwicklung, Agenda 21)	08.05.2018	

Informationsvorlage

**Instandsetzung von Ingenieurbauwerken / Bauwerksunterhaltung / Bauwerke
Hier: VIE 05 an der Heidelberger Straße, Viernheim**

Mitteilung/Information

Bei dem Bauwerk VIE 05 handelt es sich um eine Plattenbrücke. Das im Jahre 1971 erbaute Brückenbauwerk überführt die Abfahrt Rhein - Neckar - Zentrum der Bundesautobahn 659 Weinheim - Mannheim über die Heidelberger Straße im Süden von Viernheim. Die Nutzung der Brücke erfolgt hier hauptsächlich durch einseitig einfahrenden Verkehr im Rahmen der Bundesautobahnabfahrt in Richtung des Rhein- Neckar - Zentrums.

An der Brücke sind umfangreiche Sanierungsarbeiten erforderlich. Ein unmittelbares Eingreifen oder eine Sperrung ist momentan nicht erforderlich. Es sind keine Fragen eines eventuellen Denkmalschutzes abzuklären.

Für dieses Bauwerk liegt ein durch das Büro Cornelius – Schwarz - Zeitler Ingenieurconsulting GmbH erstelltes Bauwerksbuch vor. Der Prüfbericht aus dem Jahre 2017 (06.12.2017) ergibt eine Zustandsnote 3,0. Es wurden zahlreiche Schäden festgestellt und eine umfangreiche Sanierung empfohlen. Um den erforderlichen Umfang einer wirtschaftlichen Sanierung festzulegen, wurde eine Zustandserfassung (23.03.2018) durchgeführt.

Das Ergebnis der betontechnischen Untersuchung (Betondruckfestigkeit, Betondeckung, Karbonatisierungstiefe, Chloridgehalt) an der Plattenunterseite, Kragarm, Spritzwasserbereich der Widerlager, Sprühnebelbereich der Widerlager und der Kappenoberseite zeigt

die momentan nicht vorhandene Dauerhaftigkeit des Bauwerks auf. Die aktuell geforderte Mindestbetondeckung der Stahleinlage mit besonders korrosionsfördernden Einflüssen (z.B. durch Tausalze) von ≥ 4 cm (DIN 1045) sowie aus damaliger Sicht ≥ 2 cm (DIN 1045 – Ausgabe November 1959) wird nicht eingehalten. Da die Tragkonstruktion des Brückenbauwerks hingegen in einem erhaltenswerten Zustand ist wird die Sanierung als wirtschaftliche Alternative zum Neubau bzw. Sperrung des Bauwerks empfohlen, um zukünftige Folgekosten zu vermeiden.

Folgende Maßnahmen sind laut Prüfbericht 2017 im Rahmen der Sanierung kurzfristig erforderlich:

- Risse sind nach ZTV-ING Teil 3, Abs. 5 zu verfüllen
- Die Betonfehlstellen sind gemäß ZTV-ING Teil 3 Abs. 4 zu reprofilieren
- Undichte und abgerissene Bauwerksfugen sind neu zu verfüllen bzw. zu erneuern
- Der gerissene Asphaltbelag ist bituminös zu verfüllen bzw. zu erneuern
- Das freiliegende Übergangsprofil ist in die Fahrbahn einzubinden und vorab mit Korrosionsschutz zu versehen. Der bestehende Höhenversatz ist bituminös auszugleichen.
- Die Asphalttrinne mit Blasenbildung ist abzutragen und zu erneuern
- Der fehlende Füllstab ist zu ersetzen
- Der abgelöste Pfostenverguss der Leitplanke bzw. des Geländers ist zu erneuern
- Entfernung der Verschmutzung / Entfernung des Bewuchses

Die zukünftigen Planungsschritte werden nachfolgend kurz zusammengefasst:

- a) Anfertigung Sanierungskonzept
- b) Erstellen Sanierungspläne
- c) Ausarbeitung Leistungsverzeichnis
- d) Ausschreibung und Vergabe der Sanierungsarbeiten
- e) Örtliche Bauüberwachung

Hierzu ist die Brücke in das I-Programm aufzunehmen und die Haushaltsmittel in 2019 bereitzustellen. Ein Sanierungskonzept soll kurzfristig beauftragt werden und die Sanierungskosten bis zur Meldung zum I-Programm 2019 vorliegen. Die Kosten werden sicherlich über 200.000,- € betragen.

Die Durchführung der turnusmäßigen Prüfungen nach DIN 1076 erfolgt als Sichtprüfung in 2018 und als Hauptprüfung 2019.