



Stadt Leverkusen

Vorlage Nr. 2016/1251

Der Oberbürgermeister

/V-TBL-693-Ti/Ra

Dezernat/Fachbereich/AZ

21.09.16

Datum

Beratungsfolge	Datum	Zuständigkeit	Behandlung
Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen und Planen	04.10.2016	Beratung	öffentlich
Bezirksvertretung für den Stadtbezirk I	24.10.2016	Beratung	öffentlich
Bezirksvertretung für den Stadtbezirk II	25.10.2016	Beratung	öffentlich
Rat der Stadt Leverkusen	07.11.2016	Entscheidung	öffentlich

Betreff:

Instandsetzung der Dhünnbrücke in der Olof-Palme-Straße

Beschlussentwurf:

Der Instandsetzung der Dhünnbrücke Olof-Palme-Straße wird zugestimmt.

gezeichnet:

Richrath

In Vertretung
Deppe

Schnellübersicht über die finanziellen bzw. bilanziellen Auswirkungen, die beabsichtigte Bürgerbeteiligung und die Nachhaltigkeit der Vorlage

Ansprechpartner/in / Fachbereich / Telefon: Herr Rausch, TBL, 406-6988

(Kurzbeschreibung der Maßnahme, Angaben zu § 82 GO NRW bzw. zur Einhaltung der für das betreffende Jahr geltenden Haushaltsverfügung.)

Die Instandsetzung der Dhünnbrücke in der Olof-Palme-Straße dient dem Erhalt der Brücke für weitere 20 Jahre und wird aus dem konsumtiven Bereich des Haushaltes finanziert.

A) Etatisiert unter Finanzstelle(n) / Produkt(e)/ Produktgruppe(n):

(Etatisierung im laufenden Haushalt und mittelfristiger Finanzplanung)

Maßnahme/Finanzstelle: PN 1205 öffentliche Verkehrsflächen

2016	50.000 €
2017	540.000 €

Darin enthalten: Rückerstattung von Straßen.NRW in Höhe von 40.000,- €

B) Finanzielle Auswirkungen im Jahr der Umsetzung und in den Folgejahren:

(z. B. Anschaffungskosten/Herstellungskosten, Personalkosten, Abschreibungen, Zinsen, Sachkosten)

keine

C) Veränderungen in städtischer Bilanz bzw. Ergebnisrechnung / Fertigung von Veränderungsmittelungen:

(Veränderungsmittelungen/Kontierungen sind erforderlich, wenn Veränderungen im Vermögen und/oder Bilanz/Ergebnispositionen eintreten/eingetreten sind oder Sonderposten gebildet werden müssen.)

keine

kontierungsverantwortliche Organisationseinheit(en) und Ansprechpartner/in:

D) Besonderheiten (ggf. unter Hinweis auf die Begründung zur Vorlage):

(z. B.: Inanspruchnahme aus Rückstellungen, Refinanzierung über Gebühren, unsichere Zuschusssituation, Genehmigung der Aufsicht, Überschreitung der Haushaltsansätze, steuerliche Auswirkungen, Anlagen im Bau, Auswirkungen auf den Gesamtabschluss.)

keine

E) Beabsichtigte Bürgerbeteiligung (vgl. Vorlage Nr. 2014/0111):

Weitergehende Bürgerbeteiligung erforderlich	Stufe 1 Information	Stufe 2 Konsultation	Stufe 3 Kooperation
[ja]	[ja]	[nein]	[nein]
Beschreibung und Begründung des Verfahrens: (u.a. Art, Zeitrahmen, Zielgruppe und Kosten des Bürgerbeteiligungsverfahrens)			
Über Pressemitteilung			

F) Nachhaltigkeit der Maßnahme im Sinne des Klimaschutzes:

Klimaschutz betroffen	Nachhaltigkeit	kurz- bis mittelfristige Nachhaltigkeit	langfristige Nachhaltigkeit
[ja]	[ja]	[nein]	[nein]

Begründung:

Allgemeines:

Alle Ingenieurbauwerke im Zuge von Straßen und Wegen unterliegen einer ständigen Überwachung und Prüfung nach der Norm DIN 1076. Im Zuge dieser Überwachung wurde bei der letzten Hauptprüfung der Brücke im Jahre 2012 festgestellt, dass nicht nur die erkennbaren oberflächlichen Schäden am Fahrbahnbelag vorhanden sind, sondern diese Schäden sich bis in die Abdichtung und ggf. den Konstruktionsbeton fortsetzen. Wasser kann über diese Schäden in den Konstruktionsbeton eindringen und langfristig eine Gefährdung der Dauerhaftigkeit und Standsicherheit bewirken.

Die Olof-Palme-Straße hat aufgrund ihrer Leistungsfähigkeit eine Entlastungsfunktion für die nördlich verlaufende Landesstraße (L 293) und die südlich verlaufende Schießbergstraße als Verbindungsstraße nach Rheindorf bzw. zur Autobahn A59 oder A1.

Darüber hinaus ist anzunehmen, dass die Brücke im Zuge des Autobahnumbaus einer zunehmenden Verkehrsbelastung ausgesetzt wird. Aus diesen Gründen soll eine uneingeschränkte Nutzung der Straße, insbesondere auch für den Schwerverkehr, sichergestellt werden.

Vorhandener Zustand:

Die vorhandene Dhünnbrücke wurde im Jahre 1969 errichtet. Sie weist eine Länge von 112,5 m und eine Breite zwischen den Geländern von 17,3 m auf.

Dieser Querschnitt ist folgendermaßen aufgeteilt:

- An jeder Seite steht ein Not- bzw. Betriebsweg von 0,75 m Breite zur Verfügung. Der Not- bzw. Betriebsweg ist durch eine 0,50 m hohe Stahlbetonwand zum angrenzenden Verkehr getrennt.
- Die Fahrbahn zwischen den seitlichen Begrenzungen ist 14,5 m breit und mittig durch eine Stahlbetonkonstruktion mit einer Breite von 1,50 m aufgeteilt in zwei nördliche ($B_{\text{ges}} = 7,00 \text{ m}$) und zwei südliche Fahrspuren ($B_{\text{ges}} = 6,00 \text{ m}$).

Die Brücke ist in die Brückenklasse 60 (Schwerlastverkehr bis 60 t) nach DIN 1072 eingestuft.

Der Fahrbahnbelag auf dem Bauwerk wurde im Jahr 1991 erneuert. Aufgrund der starken Belastung durch den Straßenverkehr und hier insbesondere durch die Zunahme des Schwerlastanteils haben sich im Laufe der Jahre neue Schadstellen im Fahrbahnbelag gebildet, welche zu Schädigungen der Abdichtung des Bauwerks geführt haben und langfristig Folgeschäden am Konstruktionsbeton verursachen können.

Um die Fortschreitung dieses Schadensprozesses zu verhindern, ist eine Instandsetzung des Brückenbelages inklusive Fahrbahnabdichtung auszuführen.

Geplante Maßnahmen:

Im Zuge der Planung der Instandsetzungsmaßnahme wurde das Brückenbauwerk nach der aktuellen „Richtlinie zur Nachrechnung von Straßenbrücken im Bestand“ überprüft. Diese Nachrechnung führte zu dem Ergebnis, dass das Brückenbauwerk mit einer Verstärkung der Bewehrung im Überbau im Bereich von zwei Stützen für die vorhandene

Brückenklasse BK60 für weitere 20 Jahre erhalten werden kann. Nach diesen 20 Jahren erfolgt eine erneute Bewertung des Bauwerks.

Somit soll zuzüglich zur Erneuerung des Belages und der Abdichtung eine Verstärkung der Bewehrung erfolgen. Diese Verstärkung kann über eingeklebte carbonfaserverstärkte Kunststofflamellen (CFK-Lamellen) stattfinden. Dabei werden die Lamellen in zuvor in den Beton geschnittene und mit einem speziellen Kleber verfüllte Schlitze eingelegt.

Im Zuge der Brückeninstandsetzung soll auch der Fahrbelag im Einmündungsbereich Olof-Palme-Straße / Westring erneuert werden. Diese Arbeiten werden in Absprache mit Straßen.NRW als zuständiger Baulastträger für diesen Bereich zu dessen Lasten ausgeführt.

Baubeginn und Bauablauf:

Der Baubeginn der Instandsetzung ist für die 1. Jahreshälfte 2017 vorgesehen. Die reine Bauzeit der Instandsetzung beträgt ca. 4 Monate zuzüglich 6 Wochen für Einrichtungs- und Rückbauarbeiten für die Verkehrsführung. Es wird zuerst mit der Instandsetzung der südlichen Hälfte des Brückenbauwerkes begonnen. Im Anschluss wird die nördliche Hälfte instandgesetzt. Die Arbeiten werden voraussichtlich Mitte 2017 fertig gestellt, sodass es nach aktuellem Kenntnisstand keine Überschneidungen mit dem Neu- bzw. Umbau der A1-Rheinbrücke und des Autobahnkreuzes Leverkusen-West geben wird.

Verkehrslenkung während der Bauzeit:

Nach Vorgabe des Fachbereichs Straßenverkehr erfolgt die Instandsetzung unter Aufrechterhaltung des Begegnungsverkehrs, wobei jeweils eine Brückenhälfte mit einem Fahrstreifen pro Fahrtrichtung von jeweils 3 m Breite für den motorisierten Verkehr zur Verfügung stehen wird. Die Höchstgeschwindigkeit wird im Baustellenbereich beschränkt.

Finanzierung:

Die reinen Baukosten belaufen sich auf 420.000,- € brutto. Hinzu kommen die Kosten für die Verkehrsführung mit Begegnungsverkehr von 55.000,- € brutto, für die Instandsetzung des Einmündungsbereiches Olof-Palme-Straße / Westring von 40.000 € brutto und die Baunebenkosten von 75.000,- € brutto.

Die Instandsetzung des Einmündungsbereiches Olof-Palme-Straße / Westring, welcher sich im Streckenabschnitt der Baumaßnahme befindet, wird ausgeführt, um die in diesem Bereich ebenfalls geschädigte Fahrbahndecke zu erneuern. Die entstehenden Kosten von 40.000,- € brutto werden von Straßen.NRW zurück erstattet. Eine von der Stadt Leverkusen im Zuge der Instandsetzung angedachte Umgestaltung dieses Knotens in einen Kreisverkehr wurde von Straßen.NRW abgelehnt.

Die Projektkosten von insgesamt 590.000,- € brutto werden im konsumtiven Teil des Haushaltes im Bereich der Produktgruppe PN 1205, Innenauftrag 660012050203, Sachkonto 523200, etatisiert.

Grunderwerb ist nicht erforderlich.

Sonstiges:

Bezüglich des Gewässerschutzes sind die erforderlichen Anträge beim Fachbereich Umwelt gestellt und genehmigt.

Der Fuß- und Radweg östlich der Dhünn unter dem Brückenbauwerk ist während der gesamten Bauzeit uneingeschränkt nutzbar.

Begründung der einfachen Dringlichkeit:

Eine Beratung im laufenden Sitzungsturnus ist erforderlich, um die zeitliche Planung der Sanierungsmaßnahmen einhalten zu können.

Anlage/n:

Dhünnbrücke_W46_Bestandsübersicht

Dhünnbrücke_W46_Lageplan

Dhünnbrücke_W46_Luftbild