

Beschlussvorlage

2019-2024/Bau-143

Status: öffentlich

Bereich Fachbereich Bau und Stadtentwicklung (BAU)
 Bearbeiter Herr Hauke

Erstellungsdatum: 28.02.2024
 Aktenzeichen 65.20.01-G05

Betreff:

Fußgängerbrücke Uhlandstraße, Bauablauf

Beratungsfolge:			Abstimmung			
			Ja	Nein	Ent	Bef
Sitzungsdatum	Gremium	Zuständigkeit				
25.03.2024	Bau- und Vergabeausschuss	Entscheidung				

Ergebnis der Abstimmung: **beschlossen** **abgelehnt**

Beschlussvorschlag:

Der Bau- und Vergabeausschuss bestätigt den Bauablauf gemäß Variante ... zur Instandsetzung der Fußgängerbrücke Uhlandstraße und die weitere Vorgehensweise zur Sanierung der FGB.

(M. Günther)
 Bürgermeister

Sachverhalt:

Aufgrund des sehr schlechten Allgemeinzustandes des Bauwerkes ist die Instandsetzung der Fußgängerbrücke erforderlich. Das Ingenieurbüro VIC aus Potsdam wurde mit Planung der Instandsetzungsmaßnahmen beauftragt.

Aufgrund des sehr schlechten Zustands des südlichen Widerlagers ist eine wirtschaftliche Instandsetzung nicht möglich. Der Ersatzneubau des Widerlagers ist erforderlich. Für eine regelkonforme Ausbildung des Widerlagers wird dieses am Standort der ersten Stütze erreicht. Die Gesamtlänge des Bauwerkes reduziert sich um ca. 18,0 m.

Das nördliche Widerlager zeigt Rissbildungen, die durch eine Instandsetzung ausgebessert werden. Die Pfeiler und Stützen zeigen Abplatzungen und Korrosion, die durch defekte Falleitungen auftreten. Beim Überbau ist der Korrosionsschutz am Tragwerk, den Platten und der Entwässerungsrinne schadhaft.

Im Rampenbereich sind Betonplatten gerissen. Diese Schäden werden durch die Instandsetzung ausgebessert.

Die Brücke ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt ausschließlich für Fußgängerverkehr freigegeben. Radverkehr ist nicht zulässig, da die vorhandene Geländerhöhe von 98 cm dazu keine ausreichende Verkehrssicherheit bietet. Mit der Erneuerung des Geländers soll Radverkehr zukünftig ermöglicht werden. Aus wirtschaftlichen Gründen werden am Übergangsbauwerk 1,30 m hohe Füllstabgeländer und an den Rampen 1,00 m hohe Füllstabgeländer vorgesehen

Die Instandsetzungsmaßnahmen machen die Vollsperrung für den Fußgängerverkehr erforderlich, wodurch der Fußgängerverkehr umzuleiten ist. Die nächste Quermöglichkeit der Anlagen der DB AG befindet sich in der Karower Straße oder durch den Bahnhof Genthin. Während der Instandsetzungsmaßnahmen am Übergangsbauwerk werden Sperrpausen des Bahnbetriebs erforderlich. Der konkrete Bauausführungstermin für diesen Bauabschnitt bestimmt durch die Abstimmung mit der DB AG zu den Sperrpausen. Als Arbeitsziel ist vorgesehen, dass die Leistungen 2025 ausgeschrieben und ausgeführt werden. Die Kostenschätzung kann erst nach der Abstimmung mit der DB AG erfolgen um, die verbundenen Sicherungsmaßnahmen mit einzubringen.

Im Rahmen der Vorplanung wurden die Varianten zu einer möglichen Instandsetzung betrachtet und durch den BUV bereits beschlossen. In der Entwurfsplanung wurden die Kostenaufstellung und die Bauzeiten ermittelt, die die Baumaßnahme in 3 Abschnitten wie folgt einteilt.

Bauabschnitt 1: Rampe Süd
Inkl. Widerlager neu, Korrosionsschutz, Asphalt, Geländer neu
Kosten: 885,000 €
Bauzeit: 6 Monate

Bauabschnitt 2: Überbau
Inkl. Korrosionsschutz, Geländer neu
Kosten: 380,000 € **zus. Kosten für Bahnspernung**
Bauzeit: 3 Monate

Bauabschnitt 3: Rampe Nord
Inkl. Widerlager, Korrosionsschutz, Asphalt, Geländer neu
Kosten: 490,000 €
Bauzeit: 4 Monate

Aufgrund von Vollsperrungen der Brücke während der Instandsetzung für die Fußgänger und den anfallenden Baukosten kann die Maßnahme in Bauabschnitten ausgeführt werden.

Variante 1

Instandsetzung aller Bauabschnitte zusammen in einer Baumaßnahme

Vorteil: Die Bauzeiten können reduziert werden, da verschiedene Arbeiten gleichzeitig ausgeführt werden können.

Nachteil: Die gesamten Baukosten müssen sofort bereitgestellt werden. Weiterhin muss die gesamte Baumaßnahme in Bezugnahme der genehmigten Bahnspernung abgestimmt werden.

Variante 2

Instandsetzung von 2 Maßnahmen, BA 1+3 und BA 2

Vorteil: Die Bauzeiten können reduziert werden, da verschiedene Arbeiten der Bauabschnitte 1 und 3 gleichzeitig ausgeführt werden können. Die Arbeiten können unabhängig von der Bahnspernung ausgeführt werden.

Nachteil: Längere Bauzeiten und Vollsperrung der Brücke für die Fußgänger. Eventuell sind Arbeiten über der Winterperiode erforderlich. Die Baukosten für BA 1+3 müssen sofort bereitgestellt werden.

Variante 3

Instandsetzung aller Bauabschnitte in 3 Baumaßnahmen

Vorteil: Keine Arbeiten über der Winterperiode. Die Baukosten müssen nur für die einzelnen Bauabschnitte bereitgestellt werden.

Nachteil: Die Brücke muss für die Fußgänger öfter vollgesperrt werden. Die gesamte Bauzeit ist am längstens.

(A. Hauke)
Sachbearbeiter

(D. Turian)
Fachbereichsleiterin BAU

Anlagen:

8.1 Bauwerksübersichtsplan - Schadensübersicht
U1_240108_Erläuterungsbericht

Finanzielle Auswirkungen: