

<b>Beschlussvorlage</b>	Geschäftsbereich	Stadtgrün, Mobilität, Umwelt und Geodaten
	Ressort / Stadtbetrieb	Ressort 104 - Straßen und Verkehr
	Bearbeiter/in Telefon (0202) Fax (0202) E-Mail	Stefanie Trotz +49 202 563 5217 +49 202 563 8048 stefanie.trotz@stadt.wuppertal.de
	Datum:	13.07.2023
	<b>Drucks.-Nr.:</b>	<b>VO/0624/23</b> öffentlich
Sitzung am	Gremium	Beschlussqualität
<b>16.08.2023</b>	<b>BV Elberfeld-West</b>	<b>Empfehlung/Anhörung</b>
<b>22.08.2023</b>	<b>Ausschuss für Verkehr</b>	<b>Empfehlung/Anhörung</b>
<b>29.08.2023</b>	<b>Ausschuss für Finanzen, Beteiligungssteuerung und Betriebsausschuss</b>	
<b>WAW</b>	<b>Empfehlung/Anhörung</b>	
<b>04.09.2023</b>	<b>Hauptausschuss</b>	<b>Empfehlung/Anhörung</b>
<b>05.09.2023</b>	<b>Rat der Stadt Wuppertal</b>	<b>Entscheidung</b>
<b>Instandsetzung der Brücke Kabelstraße - Kostenneufestsetzung</b>		

## Grund der Vorlage

Neufestsetzung der Projektkosten für die Sanierung der Brücke Kabelstraße.

## Beschlussvorschlag

- Die Gesamtkosten für die Instandsetzung der Brücke Kabelstraße werden auf 1.932.000 € neu festgesetzt.
- Die Finanzierung des Mehrbedarfes erfolgt durch die im Haushaltsplan 2023 veranschlagten Mittel bei den Finanzpositionen 5.200006.100.013 Brücke Eiland (400.000 €) und 5.200006.100.011 Brücke Moritzstraße (62.000 €).

## Einverständnisse

Der Kämmerer ist einverstanden.

## Unterschrift

Meyer

## Begründung

Mit Beschluss VO/1018/19 hat die Sanierung der Brücke Kabelstraße im Mai 2021 begonnen. Es wird wie beschlossen eine Komplettsanierung mit Erneuerung des Korrosionsschutzes, Austausch von geschädigten Stahlträgern und Geländern und eine Instandsetzung der Lager durchgeführt. Die Fahrbahnplatte und die Gehwegplatten sowie die Widerlagerlagerwände und Auflagerbänke aus Stahlbeton werden erneuert.

Im Zuge der Abbrucharbeiten hat sich gezeigt, dass die Schäden am vorhandenen Stahlüberbau, besonders an zuvor schwer oder nicht sichtbaren Bauteilen, stärker waren, als es im Rahmen der Erkundung für die Planung festgestellt werden konnte. Zusätzlich müssen Träger ausgebaut und ersetzt werden.

Betroffen sind auch die Endkonsolträger der Gehwege, die als Auflager für den provisorischen Fußgängerüberweg geplant waren. Der Übergang musste daher statisch neu berechnet und verstärkt werden.

Für den Abbruch der Fahrbahn war ursprünglich vorgesehen, die Asphaltfüllung in den Buckelblechen zu erhalten. Es zeigte sich aber, dass der Asphalt keine Haftung an den Buckelblechen hatte und sich das Material aus den Buckeln löste. Daher wurde die Füllung komplett entfernt und durch eine Betonfüllung ersetzt. Die Buckel mussten bauzeitlich mit Holzbohlen abgedeckt werden, um eine ebene Fläche für Rollgerüste für Korrosionsschutzarbeiten herzustellen.

Außerdem zeigte sich nach dem Strahlen der Konstruktion im Zuge der Korrosionsschutzarbeiten, dass die Sanierungsmaßnahmen von 1985 und 1993, die Planungsgrundlage waren, nicht, wie seinerzeit ausgeschrieben und dokumentiert, umgesetzt wurden. Die Stahlkonstruktion der Brücke wurde an der Unterseite mit einem Bitumenanstrich unter der Deckbeschichtung abgedichtet. Dieser musste aufwändig entfernt werden und der darunter, bislang nicht sichtbare, festsitzende Rost mittels Stemmhämmer entfernt werden. Löcher in den Bauteilen, die vorher infolge der hohen Schichtdicken nicht erkennbar waren, müssen geschlossen werden.

Dies ist im Bauvertrag nicht berücksichtigt und führt zu zusätzlichen Leistungen, Mengenerhöhungen und Nachträgen.

Die zusätzlichen Kosten berechnen sich in etwa zu:

Abbruch	62.000 €
Korrosionsschutz	120.000 €
Gerüste	90.000 €
Stahlbau	120.000 €
Verlängerung Vorhaltung (Baustelleneinrichtung/ Gerüste)	25.000 €
Summe Baukosten	417.000 €
Baubegleitkosten (Planer/ BÜ/ Prüfer/ SiGeKo)	45.000 €
<b>Zusätzliche Gesamtkosten</b>	<b><u>462.000 €</u></b>

## Klimacheck

Hat das Vorhaben eine langfristige Auswirkung auf den Klimaschutz und/oder die Klimafolgenanpassung?

neutral /nein

ja, positive Auswirkungen

ja, negative Auswirkungen

Begründung:

Die Instandsetzung der Brücke ist ressourcenschonend und erspart langfristig einen Ersatzneubau der Brücke.

Die Wegeverbindung in den Bezirk Arrenberg wird auch für schwere Fahrzeuge wiederhergestellt und führt zu kürzeren Fahrwegen.

## Kosten und Finanzierung

Unter Berücksichtigung der zusätzlichen Baukosten erhöhen sich auch die Baubegleitkosten, so dass sich folgende neue Gesamtkostenaufstellung ergibt:

	2019/2021	Neu 2023	Gesamt
Baukosten	1.250.000 €	417.000 €	1.667.000 €
Baubegleitkosten (Planer, BÜ, Prüfer, SiGeKo)	220.000 €	45.000 €	265.000 €
Summe	1.470.000 €	462.000 €	1.932.000 €

Mit Durchführungsbeschluss VO/1019/19 vom 28.11.2019 sind die Gesamtkosten der Brückensanierung (Finanzposition 5.200006.100.012) auf 1.300.000 € festgesetzt worden. Darüber hinaus erfolgte im Geschäftsjahr 2021 eine zusätzliche Mittelbereitstellung in Höhe von 170.000 € im Wege einer Mittelumschichtung.

Aufgrund der prognostizierten Baukosten in Höhe von 1.667.000 € und der zusätzlichen Baubegleitkosten von 265.000 € ergeben sich Gesamtkosten von 1.932.000 €.

Hierfür müssen überplanmäßige Mittel in Höhe von 462.000 € bereitgestellt werden.

Die Deckung der Mehrausgaben kann durch Umschichtung der im Haushalt 2023 für Ingenieurbauwerke vorgesehenen Mittel sichergestellt werden. Der Mehrbedarf wird durch Minderausgaben bei den Finanzpositionen 5.200006.100.013 Brücke Eiland (400.000 €) und 5.200006.100.011 Brücke Moritzstraße (62.000 €) gedeckt.

Diese Maßnahmen können aus Kapazitätsgründen in 2023 nicht umgesetzt werden und müssen ab 2024 neu eingeplant werden.

## Zeitplan

Durch die Verzögerung der Baumaßnahme infolge des Hochwassers 2021 und durch die zusätzlich erforderlichen Sanierungsarbeiten ergibt sich eine Verlängerung der ursprünglich geplanten Bauzeit.

Die Gesamtmaßnahme wird voraussichtlich im Herbst 2023 fertiggestellt.