STADT WUPPERTAL / DIE OBERBÜRGERMEISTERIN

Beschlussvorlage	Geschäftsbereich	GB 1 Stadtentwicklung, Bauen und Mobilität
	Ressort / Stadtbetrieb	Ressort 104 - Straßen und Verkehr
	Bearbeiter/in Telefon (0202) E-Mail	Naser Kharboutli 563 2591 naser.kharboutli@stadt.wuppertal.de
	Datum:	14.01.2026
	Drucks.-Nr.:	**VO/0851/25** öffentlich

Sitzung am	Gremium	Beschlussqualität
03.02.2026	**BV Langerfeld-Beyenburg**	**Entscheidung**

Abdichtung der Brücke Leibuschstraße

Grund der Vorlage
Entscheidung zur Durchführung der Maßnahme

Beschlussvorschlag

Die Abdichtung der Brücke Leibuschstraße wird mit investiven Gesamtbaukosten in Höhe von **220.000 €** beschlossen.

Unterschrift

Ohrndorf

Begründung

Die Brücke in der Leibuschstraße in Wuppertal verbindet im Westen die Badische Straße mit der Tönniesstraße im Osten. Unterhalb der Brücke verläuft die Bahnstrecke der S7 von Wuppertal nach Solingen.

Das Bauwerk wurde im Jahr 1959 als Bogenbrücke in Gewölbebauweise errichtet. Die Brücke besteht aus einem Mauerwerkbogen mit einer lichten Weite von ca. 29,60 Metern und einer Gesamtlänge von etwa 41,65 Metern. Die Fahrbahn ist aktuell rund 4,00 Meter breit und wird als Einbahnstraße geführt. Zudem verfügt die Brücke über einen integrierten Radweg. Der Abstand zwischen den Geländern beträgt etwa 7,00 Meter, die Gesamtfläche

der Brücke beträgt etwa 320 Quadratmeter. Die lichte Höhe unter der Brücke misst ungefähr 14,64 Meter.

Der bauliche Zustand des Fahrbahnbelags ist stark beeinträchtigt. Es sind zahlreiche Längs- und Querrisse vorhanden, wobei einige Querrisse Längen von über 4 Metern und eine Rissbreite von bis zu 20 Millimetern aufweisen. Die bisherige Rissverfüllung ist teilweise schadhaft, mit Schichtdicken von bis zu 7 Zentimetern.

Der Gehwegbelag zeigt stellenweise blasenartige Schäden, was auf eine schadhafte Abdichtung schließen lässt. Die Rissverfüllungen im Gehwegbereich sind größtenteils wieder aufgebrochen und dadurch dringt Wasser in das Bauwerk ein. Die Längsfugen zwischen Bordsteinen und Gehwegbelag sind ebenfalls teilweise offen. Verfüllte Querfugen sind wieder aufgerissen; auch die Fuge zwischen Bordstein und Brückenkappe ist betroffen. Eine kleinteilige Sanierung ist hier nicht mehr sinnvoll.

Die Schrammborde weisen ebenfalls zahlreiche Beschädigungen auf. Die Bordhöhe beträgt stellenweise nur 5 Zentimeter statt der vorgeschriebenen 15 Zentimeter, wodurch die Verkehrssicherheit akut beeinträchtigt ist. Eine zeitnahe Sanierung ist daher unverzichtbar und nicht verschiebbar. Durch die unmittelbare Gefährdung durch fehlende Bordhöhe sind schnelle Maßnahmen erforderlich, um Unfälle zu vermeiden.

Im Rahmen der Voruntersuchungen wird auch der Beton beprobt, um zu klären, inwieweit eine Instandsetzung der Betonplatte erforderlich ist. Die Abdichtung des Bauwerks entspricht nicht mehr dem Stand der Technik. Ferner haben Undichtigkeiten bereits zu Schädigungen der Betonflächen geführt. Ohne zeitnahe Sanierung besteht ein erhöhtes Risiko von Wasserinfiltration, Feuchtigkeitsschäden und Verschlechterung der Tragfähigkeit.

Zur nachhaltigen Verbesserung der Verkehrstauglichkeit wird der Fahrbahnbelag vollständig erneuert, einschließlich der Asphaltübergänge. Die Abdichtung wird fachgerecht erneuert, um eine dauerhafte Schutzwirkung gegen Wasserinfiltration sicherzustellen. Gleichzeitig erfolgt eine fachgerechte Instandsetzung der Belagsfugen, um die Langzeitbelastbarkeit und Dichtheit der Oberfläche zu gewährleisten.

Der Fußweg wird komplett erneuert und mit einer neuen Abdichtung versehen, um sowohl die Sicherheit der Fußgänger als auch den langfristigen Schutz der darunterliegenden Infrastruktur zu gewährleisten. Die Oberseite der Brückenkappen wird umfassend instandgesetzt. Die Erneuerung des Gehwegs erhöht die Barrierefreiheit, reduziert Stolperfallen und verbessert die Übersicht für Verkehrsteilnehmer.

Zudem wird die Höhe der Schrammborde an die aktuellen baulichen und rechtlichen Vorgaben angepasst, um die Verkehrssicherheit zu optimieren und die Einhaltung der neuesten Standards sicherzustellen.

Während der gesamten Dauer der Bauarbeiten ist eine Vollsperrung der Fahrbahn für den motorisierten Verkehr erforderlich. Der Fahrzeugverkehr wird über die Langerfelder Straße umgeleitet. Die Umleitung wird ausgeschildert und verkehrskoordiniert, um die Beeinträchtigungen möglichst gering zu halten.

An der Brücke wird während der gesamten Bauzeit ein durchgehend barrierefreier Fußweg aufrechterhalten. Dieser Fußweg wird sorgfältig und dauerhaft von der Baustelle abgegrenzt und mit geeigneten Sicherheitsmaßnahmen versehen, sodass Fußgänger sicher und ohne Behinderung an der Arbeitsstelle vorbeigeführt werden können. Die Sicherheit und Zugänglichkeit für Fußgänger haben hierbei höchste Priorität.

Kosten und Finanzierung
Für die Durchführung der Baumaßnahme wurden folgende Kosten berechnet:

01.	Ingenieurleistungen	54.000,00 €
02.	Baustelleneinrichtung, Verkehrssicherungen, Vermessungsarbeiten	42.000,00 €
03.	Abbruch, Abdichtung, Betoninstandsetzung	50.000,00 €
04.	Asphaltbauweise Brücke	30.000,00 €
05.	Fahrbahnübergange, technische Bearbeitung, Kabelumverlegungen	26.000,00 €
06	Gerüst, Sonstiges	18.000,00 €
	Summe Brutto	220.000,00 €

Die Maßnahme „Brücke Leibuschstraße" wurde im Haushaltsplanentwurf 2026/2027 mit Mitteln in Höhe von 190.000 € in 2026 neu eingeplant. Die weiteren benötigten Mittel in Höhe von 30.000 € werden aus der Maßnahme Brücke Kirchhofstraße gedeckt. Die Erneuerung der Brücke Kirchhofstraße kann nicht mehr wie geplant in 2025/2026 umgesetzt werden, da die DB AG unmittelbar vor Ausschreibung der Baumaßnahme keine Sperrzeiten für die Arbeiten über und im Bereich der Bahngleise zugesichert hat.
Die Entscheidung zur Durchführung der Baumaßnahme erfolgt im Vorgriff auf die Haushaltsgenehmigung, damit nach Fertigstellung der Planung die Ausschreibung rechtzeitig im Sommer veröffentlichen werden kann.
Die Instandsetzung ist aufgrund akuter Schäden und Sicherheitsrisiken zwingend erforderlich und nicht verschiebbar. Sie umfasst umfassende Arbeiten an Fahrbahn, Abdichtung, Belägen, Fußweg und Brückenkappen. Ziel ist es, die Verkehrssicherheit dauerhaft zu gewährleisten, akute Gefährdungen zu beseitigen und den Betriebszustand wieder in einen zuverlässigen, regelkonformen Zustand zu bringen. Eine Verschiebung der Instandsetzung ist nicht zulässig, da dies das Risiko weiter erhöht und zu größeren Folgeschäden führen könnte. Die Voraussetzungen des § 82 GO NRW liegen damit vor.

Bei der Brückeninstandsetzung von Fahrbahnbelägen und Gehwegen ist je nach Verkehrslast und Material von einer durchschnittlichen Nutzungsdauer von 20 Jahren auszugehen. Somit sind jährliche Abschreibung von rd. 11.000 € zu erwarten.

Zeitplan

Die Ausschreibung der Bauleistungen ist für Juni 2026 vorgesehen. Mit den Bauarbeiten soll im August 2026 begonnen werden. Die Fertigstellung der Instandsetzungsmaßnahmen ist spätestens bis Ende Dezember 2026 geplant. Die Bauzeit beträgt ca. vier Monate.

Anlagen

- Lageplan