

<b>Bericht</b>	Geschäftsbereich	Stadtentwicklung, Bauen, Verkehr, Umwelt
	Ressort / Stadtbetrieb	Ressort 104 - Straßen und Verkehr
	Bearbeiter/in Telefon (0202) Fax (0202) E-Mail	Thorsten Warning 563 - 5519 563 - 8048 Thorsten.Warning@stadt.wuppertal.de
	Datum:	27.07.2012
	<b>Drucks.-Nr.:</b>	<b>VO/0200/12</b> öffentlich
Sitzung am	Gremium	Beschlussqualität
<b>29.08.2012</b>	<b>Ausschuss für Verkehr</b>	<b>Entgegennahme o. B.</b>
<b>Sachstandbericht über die Ingenieurbauwerke 2012</b>		

### Grund der Vorlage

Fortschreibung des in 2010 vorgelegten Berichtes

### Beschlussvorschlag

Der Sachstandbericht über die Ingenieurbauwerke 2012 wird ohne Beschluss entgegengenommen.

### Einverständnisse

entfällt

### Unterschrift

Meyer

### Begründung

Es wird Bezug genommen auf den Sachstandbericht über alle maßgeblichen Ingenieurbauwerke vom 16.10.2010, der dem Ausschuss für Verkehr in seiner Sitzung am 01.12.2010 zur Kenntnisnahme vorgelegt wurde, sowie auf den gemeinsamen Antrag der CDU- und SPD-Fraktion vom 20.08.2010 (VO/0696/10), der eine Fortschreibung dieses Berichtes fordert.

Aufgrund der Bedeutsamkeit der Situation um den Erhaltungszustand der Ingenieurbauwerke informiert die Verwaltung über die wesentlichen Entwicklungen bei den städtischen Verkehrsbauwerken in den letzten knapp zwei Jahren.

Zwar ist es aufgrund der Prioritätensetzung von Aufgaben derzeit nicht zu leisten, den o.g. Bericht in gleichem Umfang, mit einer ausführlichen tabellarischen Übersicht, gleicher Qualität und z.B. jährlichem Abstand fortzuschreiben, doch kann dem Ausschuss für Verkehr nachfolgend zumindest ein kurzer Sachstandbericht zu den Ingenieurbauwerken gegeben werden.

#### Brücken und Unterführungen:

Trotz der schwierigen finanziellen Gegebenheiten war es dennoch möglich zwei technisch und wirtschaftlich sinnvolle Komplettanierungen mit der Instandsetzung der **Brücke Brändströmstraße** und der **Werther Brücke** durchzuführen. Beide Maßnahmen befinden sich derzeit in der Umsetzung.

Drohende Straßensperrungen konnten an der **Bembergbrücke** im Zuge der B7, an der unterseitig eine umfassende Brückenlagererneuerung vorgenommen wurde, an der **Brücke Laaken**, an der die Unterbauten verstärkt worden sind, und nicht zuletzt an der **Brücke Immermannstraße**, die vorzeitig abgerissen wurde, abgewendet werden.

Aufgrund der angespannten Personalsituation kann sich die Fachdienststelle in vertretbarem Maße derzeit lediglich um die Brücken **Zum Bilstein** und **Remlingrade** kümmern, die von kurzfristigen Vollsperrungen bedroht sind.

Der schlechte Erhaltungszustand machte es erforderlich zwischenzeitlich die **Fußgängerbrücken Gemarker Ufer, Schafbrücke** und vorübergehend **Saarbrücker Straße** über die Hauptstrecke der Bahn in Barmen für jegliche Nutzung zu sperren. Dabei ist bedenklich, dass letztgenannte zwei Brücken in 2010 noch einen ausreichenden Erhaltungszustand aufwiesen. Der Grund hierfür liegt in dem zu spät erkennbaren Schadensprozess, der die Brücken unbemerkt und langsam aus dem nicht einsehbaren Bauwerksinnern her schädigt. An der Brücke Saarbrücker Straße ist es nach aufwändigen Untersuchungs- und statischem Nachrechnungsaufwand gelungen, die Verbindung über die Haupttrasse der Bahn zumindest halbseitig wieder für den Fußgängerverkehr freizugeben. Umfangreiche Abdichtungsarbeiten müssen mittelfristig zwingend folgen.

Allein im Wupperabschnitt zwischen Adlerbrücke und Pfälzer Steg in Barmen sind auf einer Länge von ca. 1,5 km derzeit allein 4 Brücken – **Adlerbrücke, Gemarker Ufer, Schafbrücke** und **Pfälzer Steg( halbseitig)** - gesperrt bzw unmittelbar von einer Sperrung bedroht.

Große Sorgen bereiten weiterhin diverse Spannbetonbrücken, auch im Zuge der B7. Exemplarisch müssen hier aufgrund funktionslos gewordener Brückenabdichtung und dadurch bedingter starker Schädigung von tragenden Bauteilen bedeutsame Straßenbrücken wie die

- **Kluser Brücke / B7**
- **Rampe Am Schwarzen Mann / Blankstraße**
- **Waldeckstraße**
- **Kirchhofstraße über die DB-Hauptstrecke**

genannt werden. Aber auch die **Bembergbrücke** muss nach der durchgeführten Sofortmaßnahme an ihren Brückenlagern abschließend abgedichtet werden, um die neuen Bauteile nicht wieder kurzfristig zu zerstören.

An den genannten Brücken sind somit umfangreiche bauliche Maßnahmen dringend vorzubereiten und durchzuführen, die mit dem zur Verfügung stehenden Personal derzeit nicht angegangen werden können. Auch die Möglichkeit Ressourcen zur Unterstützung durch externe Dienstleistungen über Ingenieurverträge zu nutzen, ist dabei bereits ausgereizt; die erforderlichen Planungsleistungen werden ohnehin bereits seit Jahren in Auftrag gegeben und durch externe Fachplaner ausgeführt.

Zudem wird es aufgrund des Erhaltungszustandes vieler Brücken und der dadurch bedingten Tonnagebeschränkungen immer schwieriger die Andienung von Baustellen mit Schwerverkehr über die Hauptverkehrsachsen noch zu gewährleisten. So sind beispielsweise im Zusammenhang mit dem Bauvorhaben am ehemaligen Parkplatz Ohligsmühle solche Fahrten nur noch mit aufwändigen Rückwärtsfahrten, Wendemanövern und in Gegenrichtung unter Vollsperrung der B7 für die restlichen Verkehrsteilnehmer möglich.

Durch weiteres Aufschieben dieser notwendigen Sanierungsmaßnahmen könnten Bauwerke einen kritischen Erhaltungszustand erreichen, der nur noch eine Kompletterneuerung möglich machen würde.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass sich die Situation um den Erhaltungszustand der Wuppertaler Brücken somit im Vergleich zum Bericht in 2010 weiter zugespitzt hat.

#### Treppen:

Die Situation um den Erhaltungszustand der Wuppertaler Treppen ist im Vergleich zum Bericht aus 2010 im Wesentlichen unverändert.

So ist es zwar gelungen, die gesperrten Treppen an der Unterführung Loh instandzusetzen, doch wird auch leider weiterhin die Jakobstreppe gesperrt bleiben müssen, da auch hier für absehbare Zeit kein Personal in der Bauherrnfunktion zur Steuerung dieser technisch anspruchsvollen Maßnahme zur Verfügung steht. Unter Berücksichtigung anderer dringender Bauprojekte des Konstruktiven Ingenieurbaus sieht die derzeitige Haushaltsplanung aber eine Umsetzung der nahezu fertig geplanten Maßnahme in 2015 wieder vor.

#### Stützmauern:

Im Bericht 2010 ist ausführlich auf den weitgehend unbekanntem und nicht kalkulierbaren Erhaltungszustand sowie das damit verbundene Gefahrenpotenzial der Stützbauwerke im Zuge von Straßen und Wegen eingegangen worden.

An dieser Situation hat sich im Wesentlichen nichts geändert, auch wenn bzw. gerade weil bei der Erfassung von Stützmauern durch das Vermessungsressort deutliche Fortschritte zu verzeichnen sind. So kann erstmals eine vorsichtige Abschätzung gewagt werden, bei der davon auszugehen ist, dass im Zuge der öffentlichen Straßen und Wege ca. 700 Stützbauwerke ab 1,50 m Höhe und weitere rd. 2.500 kleinere Stützmauern zwischen 50 cm und 1,50 m Höhe existieren dürften.

Eine Zustandsbewertung oder gar die Ermittlung eines monetären Erhaltungsrückstandes ist mit dieser Erstfassung allerdings noch lange nicht verbunden. Insbesondere die Zustandsbewertung ist aus der gesetzlich begründeten Verpflichtung heraus weiter zu forcieren.

## Fazit:

Die im Bericht von 2010 dargestellte Gesamtsituation um die Ingenieurbauwerke im Zuge öffentlicher Straßen und Wege entwickelt sich weiter kritisch.

Aufgrund der angespannten Personalsituation in dieser fachlichen Spezialaufgabe in Verbindung mit dem ständigen Ansteigen der Anforderungen für den Erhaltungsaufwand des überalterten Bestandes an Ingenieurbauwerken und der Gewährleistung von Verkehrssicherheit haben sich die Aufgaben im Bereich des konstruktiven Ingenieurbaus im Wesentlichen auf die gesetzlich vorgeschriebene Kontrolle des vorhandenen Bauwerksbestandes und Abarbeitung von kurzfristigem Handlungsbedarf an lokalen Gefahrenbeseitigungspunkten verlagert.

Aus finanziellen Gründen muss bereits seit vielen Jahren auf eine vorbeugende Instandhaltung an den Ingenieurbauwerken und ein planvolles Erhaltungsmanagement verzichtet werden. Auch weitere technisch und wirtschaftlich sinnvolle Komplettisanierungen können derzeit weder durchgeführt noch vorbereitet werden.

Im Haushaltsplan 2012/2013 sind für eine realistische und zeitnahe Umsetzung im Jahre 2012 Finanzmittel für die Maßnahme **Brücke Brändströmstraße** und die Sanierung der **Stützmauer Mirke** abgebildet. Weitere Maßnahmen sind aufgrund des zeitlichen Ablaufes der Haushaltsgenehmigung in 2012 nicht eingestellt.

Auch wenn im Vergleich zu den Vorjahren damit ein deutlicher Rückschritt bei den Ansätzen in 2012 zu verzeichnen ist, ist eine Besserung der finanziellen Situation ab 2013 erkennbar und aufgrund des allgemeinen Erhaltungszustandes auch dringend geboten.

Die vermehrte Durchführung nachhaltiger Sanierungsmaßnahmen anstatt lokal und kurzfristig angesetzter Reparaturen wird zukünftig unerlässlich, um den vorhandenen Ingenieurbauwerksbestand als wichtigen Teil einer funktionierenden Verkehrsinfrastruktur in Wuppertal zu erhalten und um empfindliche Verkehrseinschränkungen und Rückbaumaßnahmen zu vermeiden.