

Beschlussvorlage für Ausschüsse



Landeshauptstadt
Mainz

öffentlich

Drucksache Nr.

0039/2021

Amt/Aktenzeichen
61/68

Datum
11.01.2021

TOP

Behandlung in der Verwaltungsbesprechung am 19.01.2021

Beratungsfolge Gremium	Zuständigkeit	Datum	Status
Ortsbeirat Mainz-Mombach	Kenntnisnahme	28.01.2021	Ö
Ortsbeirat Mainz-Hartenberg/Münchfeld	Kenntnisnahme	02.02.2021	Ö
Ortsbeirat Mainz-Neustadt	Kenntnisnahme	03.02.2021	Ö
Verkehrsausschuss	Kenntnisnahme	09.02.2021	Ö

Betreff:

Hochstraße Mombach

hier: Sachstand Realisierung ebenerdige Verkehrsführung als Alternativtrasse zur Hochstraße

Mainz, 14.01.2021

gez. Eder

Katrin Eder
Beigeordnete

Beschlussvorschlag:

Die Mitglieder der Verwaltungsbesprechung, des Verkehrsausschusses und der Ortsbeiräte nehmen den vorgelegten Sachstandsbericht, die weiteren Schritte und die Umlegung des Verkehrs auf die ebenerdige Verkehrsführung zur Kenntnis und beauftragen das Stadtplanungsamt Abt. Straßenbetrieb mit der Einleitung der weiteren Schritte und der Umlegung des Verkehrs auf die ebenerdige Alternativführung.

1. Sachverhalt

Einführung

Die Hochstraße in Mainz-Mombach (Baujahr 1966-1969) ist ein 1,327 km langes Brückenbauwerk in Spannbetonbauweise. Die Hauptaufgabe der statischen Tragfähigkeit kommt bei dieser Bauart dem Spannstahl in Verbindung mit den umgebenden Beton-Hohlkästen der Brücke zu. Sie überführt die innerörtliche 4-streifige Schnellstraße K17 über drei kreuzende Bahnlinien, eine Straßenbahnlinie mehrere innerörtliche Straßen sowie private Bebauungen. Das Bauwerk wurde als erstes Teilstück der sogenannten Stadtkerntangente Mainz hergestellt. Mit Ausnahme des Teilstücks im Bereich des Hauptbahnhofs (Mombacher Straße/Binger Schlag) wurden jedoch keine weiteren Teilstücke der Stadtkerntangente mehr realisiert, da die Notwendigkeit und die Wirtschaftlichkeit angezweifelt wurde.

Ausgangslage und bisherige Aktivitäten

Nach Abschluss der Bauarbeiten an der Hochstraße im Jahr 1969 wurde das Bauwerk regelmäßig durch das ehemalige Tiefbauamt der Stadt Mainz (jetzt Abteilung Straßenbetrieb im Stadtplanungsamt) begangen, kontrolliert und unterhalten. Vereinzelt erfolgten Bauwerksprüfungen durch externe Ingenieurbüros. 2012 wurde eine Hauptprüfung durch das Ingenieurbüro „Leonhardt, Andrä und Partner“ durchgeführt, nachdem zum ersten Mal Innenbereiche gereinigt wurden, die stark mit Taubenkot kontaminiert und somit vorher nicht prüfbar waren. Das Ergebnis der Prüfung war sehr schlecht (Zustandsnote 3,5). Erschwerend hinzu kam die Feststellung, dass der in der Brücke verbaute Spannstahl als anfällig für Spontanbruch infolge Spannungsrisskorrosion gilt. Das genannte Ingenieurbüro wurde daher 2013 zusätzlich mit der Erstellung eines Gutachtens zum Ankündigungsverhalten, gemäß der Vorgaben des BMVI beauftragt. Es stellte sich heraus, dass kein ausreichendes Ankündigungsverhalten vorliegt. Das bedeutet, dass aus technischer und wirtschaftlicher Sicht ein Rückbau bzw. Abriss des Bauwerks alternativlos ist, da ein drohendes Bauwerksversagen selbst bei regelmäßigen Bauwerkskontrollen nicht zuverlässig erkannt werden kann.

Als Konsequenz wurde deshalb neben einer verschärften Bauwerksbeobachtung und Kontrolle bereits 2015 mittels einer Verkehrssimulation erfolgreich nachgewiesen, dass die Straßensituation auf der sogenannten 0-Ebene nach Ausbau wichtiger Knotenpunkte ausreichend Kapazität für die zusätzlichen Verkehrsbelastungen nach dem Wegfall der Brücke hat. 2016 wurde die Öffentlichkeit mittels einer Bürgerinformation darüber in Kenntnis gesetzt und die geplante Nutzungsdauer bis 2020 terminiert. Zwischenzeitlich durchgeführte Materialuntersuchungen machten eine Lastbeschränkung des Verkehrs auf maximal 7,5 Tonnen erforderlich. 2017 erstellte das Ingenieurbüro Verheyen, welches auch mit den engmaschigen Bauwerkskontrollen und Prüfungen beauftragt wurde, zusätzlich eine Vorstudie zum Rückbau. Aufgrund des altersbedingten, schlechten baulichen Zustands wurde 2018 damit begonnen Schutznetze in kritischen Bereichen einzubauen, die Betonabplatzungen auffangen und somit ein Herabfallen in den Verkehrsraum verhindern.

Im Jahr 2020 erfolgte eine professionelle Reinigung der mit Taubenkot kontaminierten Brückenbereiche. Die in Auftrag gegebenen Gutachten belegen, dass die Kernproblematik beim Bauwerk in der Spannungsrisskorrosion und dem möglichen Spontanbruch besteht. Das Bauwerk befindet sich in einem schlechten Allgemeinzustand. Die nach DIN 1076 durchgeführten Brückenprüfungen ergaben für das Bauwerk eine Zustandsnote von 3,5 d.h. „Ungenügend“.

Die bisherigen Ergebnisse der 2020 durchgeführten Bauwerksprüfung liegen nun vor. Danach wurde eine weitere Verschlechterung des bisherigen Zustandes festgestellt. Wie 2016 bereits angekündigt werden nun die weiteren Schritte eingeleitet:

Die fortlaufende Sicherung gegen herabfallende Betonabplatzungen erfolgt mittels weiterer Schutznetze. Zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit und gegen die weitere Verschlechterung des Allgemeinzustandes werden Notreparaturen bis zum Rückbau des Bauwerks durchgeführt. Für den Bereich der Kreuzung des Bauwerks mit den Trassen der DB werden Bauwerksprüfungen durchgeführt, wofür die Verwaltung in Abstimmung mit der DB steht. Es erfolgte eine Beauftragung des Ing.-Büro LAP mit der statischen Untersuchung des Bauwerks im Eigengewichtszustand (d.h. ohne Verkehr) mit dem Ziel eine zweite Fachmeinung zur Restsicherheit im vollgesperrten Zustand zu erhalten sowie die Bestätigung der bisherigen Erkenntnisse/Stellungnahmen der vorliegenden Gutachten.

Verkehrliche Maßnahmen

In den Jahren 2019 und 2020 wurden nahezu alle notwendigen Umbaumaßnahmen auf der Ebene 0 durchgeführt, so z.B. die baulichen Anpassungen der Knotenpunkte Mombacher Straße/Rheingauwall und Mombacher Straße/Hattenbergstraße/Zwerchallee. Die letzte noch ausstehende Maßnahme betrifft den Bau einer Rechtsabbiegerspur in der Rheinallee / Einmündung Zwerchallee, der voraussichtlich im 2. Quartal 2021 abgeschlossen sein wird. Dann sind alle erforderlichen Voraussetzungen geschaffen, um die bereits in dem Gremienlauf von Januar 2018 (Drucksachennummer 0129/2018) beschlossene verkehrliche Außerbetriebnahme der Hochstraße einzuleiten und wie vorgesehen den Verkehr auf die sogenannte 0-Ebene umzulegen.

2. Lösung:

Sobald der Knotenpunkt „Rheinallee/Zwerchallee“ für die erhöhte Verkehrsbelastung baulich angepasst ist, erfolgt die Vollsperrung der Hochstraße.

Vorlaufend zum Rückbau wird eine Sicherung von Kreuzungspunkten mit DB-Trassen und Straßen evtl. durch Anordnung von Traggerüsten untersucht. Die Ausschreibung von Ingenieurleistungen für das Rückbaukonzept wird vorbereitet. Die Verwaltung wird die städtischen Gremien regelmäßig über den aktuellen Sachstand informieren und zu gegebener Zeit ein Rückbaukonzept zur Kenntnis geben.

3. Alternativen:

Der Rückbau und Abriss des Bauwerks ist aus technischer und wirtschaftlicher Sicht alternativlos.

4. Ausgaben/Finanzierung

Eine Förderung des Rückbaus nach LFAG/LVFGKom wurde mit dem zuständigen Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau und dem LBM Koblenz besprochen und ist nachzeitigem Sachstand nicht möglich. Allein der Tatbestand eines Abbruchs ist nicht förderfähig. Hier sind weitere Fördermöglichkeiten evtl. aus Mitteln der Städtebauförderung o.ä. zu prüfen. Die Kosten für den Rückbau der Brücke können zum derzeitigen Stand kaum abgeschätzt werden. Die Dimensionen und die Lage des Bauwerks inmitten von städtischer Bebauung und Verkehrswegen erfordert eine ingenieurmäßige Gesamtbetrachtung unter Aufstellung einer Rückbauplanung.

Anhand von Erfahrungswerten vergleichbar großer Brücken muss jedoch von Kosten im unteren 2-stelligen Millionenbereich ausgegangen werden.

Für die anstehenden Notmaßnahmen wurden 2020 bereits zusätzliche Mittel für die Haushaltsjahre 2021/2022 in Höhe von jeweils 882.000,00 € angemeldet. Für die Rückbau-Planungen müssen weitere erforderliche Mittel überplanmäßig bereitgestellt werden.

Zur Bearbeitung der umfangreichen Aufgaben ist eine Aufstockung des bestehenden Personals unumgänglich. Das Ausschreibungsverfahren für zusätzliches Personal (1 Ingenieur + 1 Techniker, für Oberbauleitung und Koordination des Rückbauprojekts) ist bereits in die Wege geleitet.

5. Analyse und Bewertung geschlechtsspezifischer Folgen:

keine

Finanzielle Auswirkungen:

ja, Stellungnahme des Amtes 20 (Anlage 1)

nein

Anlage 1 Konzeptskizze zur Führung des Kfz-Verkehrs in der Nullebene