

# Stadtvertretung der Landeshauptstadt

## Schwerin

Datum: 2013-10-01

Dezernat/ Amt: III / Amt für  
Verkehrsmanagement  
Bearbeiter/in: Herr Carsten Bierstedt  
Telefon: 545 - 2071

### Beschlussvorlage Drucksache Nr.

01643/2013

öffentlich

### Beratung und Beschlussfassung

Dezernentenberatung  
Hauptausschuss  
Ausschuss für Bauen, Stadtentwicklung und Verkehr  
Ausschuss für Finanzen  
Hauptausschuss  
Stadtvertretung

### Betreff

Grundsatzbeschluss über die Vorbereitung der Investition in den Neubau der Brücke  
Wallstraße

### Beschlussvorschlag

Die Stadtvertretung beschließt, die Investition in den Neubau der Brücke Wallstraße weiter  
vorzubereiten.

### Begründung

#### 1. Sachverhalt / Problem

Nach Nr. 1.2 der Dienstanweisung für die Vorbereitung, Planung, Durchführung und Abrechnung von investiven Baumaßnahmen der Landeshauptstadt Schwerin vom 27. November 1997 sind neben dem Investitionsprogramm für Investitionen mit einem Volumen ab 500.000 DM Grundsatzbeschlüsse des Hauptausschusses und ab 2.000.000 DM Grundsatzbeschlüsse der Stadtvertretung einzuholen.

Die Fachverwaltung beabsichtigt, den Neubau der Brücke in der Wallstraße, die die Bahnanlagen der Deutschen Bahn AG überspannt, weiter vorzubereiten.

Die Brücke Wallstraße wurde 1958 errichtet. Sie ist nach über 50-jähriger Nutzung in einem Zustand, der eine weitere Nutzung nur noch für einen begrenzten Zeitraum zulässt. Überbau und Mittelstützenreihe sind in einem desolaten Zustand. Die Brücke wird jährlich geprüft und vom Überbau werden regelmäßig lose Teile entfernt. Die Brücke Wallstraße überspannt ebenso wie die Brücke Wittenburger Straße eine stark befahrene Strecke der Deutschen Bahn AG und wird durch ein hohes Verkehrsaufkommen zum Schlossparkcenter belastet. Bei einem Versagen des Tragwerkes oder gar Havarien auf der Bahnstrecke sind die Folgen nicht kalkulierbar.

Im Jahr 2011 sollte eine Variantenuntersuchung klären, ob eine Instandsetzung, eine Überbauerneuerung oder gar ein vollständiger Ersatzneubau für die Landeshauptstadt Schwerin am wirtschaftlichsten wird.

Die Untersuchung hatte folgendes Ergebnis:

1. Instandsetzung:

Eine Instandsetzung sollte nicht verfolgt werden, weil die Bauart mit aktuellen Normen nicht vereinbar ist. Die Auflagerbänke, ausgebildet als „Kippleiste“ aus Beton oder mit einem Stück Eisenbahnschiene, halten zwar. Die Übertragung horizontaler Kräfte ist aber keinesfalls nachweisbar. Somit kann auch die Standsicherheit der Widerlager nicht nachgewiesen werden. Widerlager und Gründung wären daher zusätzlich zu verstärken. Eine Instandsetzung des Bauwerkes würde aus diesem Grunde und wegen des desolaten Zustandes von Überbau und Mittelstützenreihe sehr aufwändig werden. Hinzu kommt, dass die Instandsetzung bei laufendem Bahnbetrieb durchzuführen wäre. Viele Arbeiten wären in zeitlich begrenzten Pausen, sogar in der Nacht, auszuführen. Die Instandsetzung würde deshalb kostenintensiv werden. Frühere Instandsetzungen zeigen, dass das Arbeiten in kurzen Pausen und sogar in Nachtpausen ein großes Erschwernis für qualitätsgerechte Arbeit ist. In der Regel sind deshalb nach wenigen Jahren erneute Instandsetzungen erforderlich.

2. Ersatzneubau als Stahlverbundplatte mit Widerlagerverstärkung

Es entfielen die Mittelstützenreihe und der Zweifeld-Überbau würde durch eine Einfeld-Stahlverbundplatte ersetzt werden. Da die Standsicherheit der bestehenden Widerlager statisch nicht nachweisbar ist, wären sie einschließlich ihrer Gründung zu verstärken. Diese Lösung böte keinen ausschlaggebenden Preisvorteil gegenüber einem vollständigen Ersatzneubau. Nach vorliegender Kostenschätzung betrügen die Gesamtkosten 4.300.000 €

3. Ersatzneubau als Stahlverbundplatte mit Widerlagererneuerung

Wie bei der Variante 2 entfielen die Mittelstützenreihe und der Zweifeld-Überbau würde ebenfalls durch eine Einfeld-Stahlverbundplatte ersetzt werden. Im Gegensatz zur Variante 2 werden Widerlager und Fundamente vollständig erneuert. Diese Lösung wäre teurer als die Teilerneuerung nach Variante 2, hätte jedoch den Vorteil, dass die Dauerhaftigkeit des gesamten Bauwerkes vollends gegeben ist. Nach vorliegender Kostenschätzung betrügen die Gesamtkosten 5.100.000 €

4. Ersatzneubau als Stahlbetonrahmen

Wie bei der Variante 3 wird das alte Bauwerk vollständig entfernt und durch einen Einfeld-Stahlbetonrahmen ersetzt. Bei dieser Lösung entfallen Lager und Fahrbahnübergänge, Bauteile, die in der Regel nach 25 bis 30 Jahren auszutauschen sind. Bei einer normativen Nutzungsdauer einer Brücke von 70 oder 80 Jahren ist das zweimal der Fall. Entweder werden diese kostenintensiven Erneuerungen ausgeführt oder diese Bauteile verbleiben nach Ablauf der Herstellergarantie im Bauwerk und stellen ein zusätzliches Risiko dar. Diese kostenintensiven Erneuerungen oder zusätzlichen Risiken werden bei einem Stahlbetonrahmen ausgeschlossen. Der Ersatzneubau ist etwas teurer als die Überbauerneuerung mit der Widerlagerverstärkung (Variante 2), er ist jedoch noch wesentlich preiswerter als der vollständige Ersatzneubau mit Stahlverbundplatte (Variante 3). Nach vorliegender Kostenschätzung betragen die Gesamtkosten 4.500.000 €. Diese Lösung ist insgesamt am sinnvollsten.

Ein gleichzeitiger Neubau mit der Brücke Wittenburger Straße ist nicht möglich. Der Ersatzneubau dieser Brücke kann daher erst nach dem Ersatzneubau der Brücke Wittenburger

Straße errichtet werden. Die Brücke muss bei Vollsperrung der Wallstraße errichtet werden. Ein halbseitiger Abbruch und halbseitiger Neubau sind völlig unmöglich. Auch die Errichtung einer Ersatzbrücke für die Bauzeit scheidet aus Platz- und Kostengründen aus.

Für einen Ersatzneubau sind folgende Mittel einzuplanen:

Jahr 2014:	Vorplanung	187.000 €
Jahr 2015:	Entwurfsplanung	313.000 €
Jahr 2016:	Ausschreibung und Bauausführung, Bauüberwachung	3.000.000 €
Jahr 2017:	Bauausführung, Bauüberwachung	1.000.000 €
	Gesamtkosten voraussichtlich	4.500.000 €

Nach Einschätzung der Fachverwaltung wird es für diesen Ersatzneubau keine Fördermittel geben. Im Rahmen der Planung soll untersucht werden, ob eine finanzielle Beteiligung der Bahn nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz möglich ist. Eine Beteiligung der Bahn an den Kosten eines Neubaus kommt dann in Frage, wenn auch die Bahn Veränderungen an ihren Anlagen vornehmen muss, die Auswirkungen auf das Brückenbauwerk haben. Das ist hier nach Auffassung der Fachverwaltung der Fall. Denn die Bahn dürfte ein Interesse daran haben, die gegenwärtig vorhandene Stützenkonstruktion der Brücke zu eliminieren. Dann könnte die Streckengeschwindigkeit, wie bereits im übrigen Verlauf der Strecke geschehen, erhöht werden.

## **2. Notwendigkeit**

Die Notwendigkeit und Dringlichkeit des Ersatzneubaus ergibt sich aus dem beschriebenen Zustand der bestehenden Brücke.

## **3. Alternativen**

Zwingend notwendig ist zumindest der Abriss des bestehenden Bauwerkes. Alternativ könnte auf den Neubau verzichtet werden. Allerdings ist die Wallstraße eine wichtige innerstädtische Verkehrsverbindung, auf die auch der Öffentliche Personennahverkehr dringend angewiesen ist. Die Alternative ist daher nicht realistisch.

## **4. Auswirkungen auf die Lebensverhältnisse von Familien**

Auswirkungen auf die Lebensverhältnisse von Familien treten nur mittelbar und insofern ein, als funktionsfähige innerstädtische Verkehrswege Voraussetzung der Teilhabe am innerstädtischen Leben sind.

## **5. Wirtschafts- / Arbeitsmarktrelevanz**

Wirtschafts- / Arbeitsmarktrelevanz entsteht insofern, als ein Bauauftrag zu vergeben sein wird.

## **6. Darstellung der finanziellen Auswirkungen auf das Jahresergebnis / die Liquidität**

Die Durchführung der Baumaßnahme wird planmäßig in die Haushaltspläne aufgenommen werden. Die Baumaßnahme kann bei Veranschlagungsreife für die Fortschreibung des Investitionsprogramms berücksichtigt werden.

**über- bzw. außerplanmäßige Aufwendungen / Auszahlungen im Haushaltsjahr**

Mehraufwendungen / Mehrauszahlungen im Produkt: keine

Die Deckung erfolgt durch Mehrerträge / Mehreinzahlungen bzw. Minderaufwendungen / Minderausgaben im Produkt: nicht erforderlich

**Die Entscheidung berührt das Haushaltssicherungskonzept:**

ja

Darstellung der Auswirkungen:

nein

**Anlagen:**

keine

gez. Angelika Gramkow  
Oberbürgermeisterin