

Beschlussvorlage	Geschäftsbereich	GB 1 Stadtentwicklung, Bauen und Mobilität
	Ressort / Stadtbetrieb	Ressort 104 - Straßen und Verkehr
	Bearbeiter/in Telefon (0202) Fax (0202) E-Mail	Kaan Demirkan 563 4019 kaan.demirkan@stadt.wuppertal.de
	Datum:	26.05.2025
	Drucks.-Nr.:	VO/0473/25 öffentlich
Sitzung am Gremium 17.06.2025 BV Barmen 24.06.2025 Ausschuss für Verkehr		
		Beschlussqualität Empfehlung/Anhörung Entscheidung
Brücke Fischertal - Ersatz Stahl-Überbau durch Provisorium (Leitungsbrücke WSW)		

Grund der Vorlage

Entscheidung zur Durchführung des Ersatzes des Stahl-Überbauteils der Brücke Fischertal durch ein Provisorium

Beschlussvorschlag

Die Durchführung des Ersatzes des Stahl-Überbauteils wird mit investiven Gesamtbaukosten in Höhe von 740.000 € beschlossen

Einverständnisse

Der Kämmerer ist einverstanden.

Unterschrift

Ohrndorf

Begründung

Der Überbau der die Anlagen der DB AG querenden Brücke Fischertal (Baujahr 1962) besteht aus einem Spannbetonüberbau, der die Fahrbahn und den östlichen Gehweg trägt sowie aus einem Stahlüberbau mit dem westlichen Gehweg und der Medienüberführung der WSW für Trinkwasser (2x DN600) und Gas (1x DN200).

Der Ersatzneubau des Gesamtbauwerkes war aufgrund des Bauwerkszustands und der erforderlichen Traglasterhöhung während der vorgesehenen Sperrpausen 2026 im Rahmen der Generalsanierung des Hochleistungskorridors (HLK) der DB AG geplant. Nach Abstimmung mit der DB AG wurde dieser jedoch für 2026 abgelehnt und stattdessen auf 2028 verschoben.

Die Gesamtbaumaßnahme wird als sog. EKR-G-Maßnahme nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz durchgeführt. Sowohl die DB als auch die Stadt Wuppertal haben ein beiderseitiges Verlangen nach einem Ersatzneubau geäußert. Die Kostenteilung wird nach ersten Abstimmungen mit der Bahn voraussichtlich zu etwa gleichen Teilen, also rund zur Hälfte, erfolgen und wird entsprechend Bestandteil der noch zuschließenden Kreuzungsvereinbarung.

Der Erhaltungszustand des Stahlüberbaus lässt jedoch eine sichere Weiternutzung bis 2028 nicht mehr zu. Die wesentlichen Schäden umfassen stark korrodierte Längsträger, verrostete Endquerträger mit teils erheblicher Querschnittsschwächung sowie Korrosion an den Stützenköpfen. Darüber hinaus sind an zahlreichen Stellen des Stahlüberbaus großflächige Korrosionsbereiche vorhanden, die die Tragfähigkeit des Bauwerks erheblich beeinträchtigen.

Daher muss die Gesamtbaumaßnahme in zwei Bauabschnitte unterteilt werden und es wird vorab der temporäre Ersatz des Stahlüberbauteils durch ein Provisorium vorgesehen. Dieses Provisorium wird wieder den westlichen Gehweg einschließlich Zugang zum S-Bahnsteig aufnehmen. Weiterhin ist die Beibehaltung der Überführung der beiden Trinkwasserleitungen der WSW zwingend erforderlich, die Gasleitung kann entfallen.

Die konkrete Kostenaufteilung für den Abbruch des Stahlüberbauteils werden mit in die Kreuzungsvereinbarung mit der DB aufgenommen. Die Kosten für die neue provisorische Leitungsbrücke werden hingegen je nach Verantwortungsbereich zwischen der WSW und der Stadt Wuppertal aufgeteilt. Die Maßnahme wird entsprechend einer Vereinbarung mit den WSW aus dem Jahr 1986 von der Stadt Wuppertal ausgeführt.

Der Rückbau des Bestandes sowie die Montage des Provisoriums muss 2026 unter Nutzung der sich im Zuge der Generalsanierung des Hochleistungskorridors (HLK) Hagen-Wuppertal-Köln ergebenden kurzzeitigen Baufenster (Sperrzeiten von 3 Tagen und 8 Tagen) erfolgen. Die Baudurchführungsvereinbarung ist derzeit in der Abstimmung mit der DB, damit diese noch rechtzeitig vor Baubeginn unterzeichnet werden kann.

Der Stahlüberbau besteht nach den nur in geringem Umfang vorliegenden Bestandsunterlagen aus einem zweizelligen, geschweißten Blechhohlkasten mit den Medienführungen (Trinkwasser/Gas) und einem horizontalen Berührungsschutz. Die Oberseite ist mit einem später aufgetragenen Gussasphaltbelag versehen, welcher die vermutlich vorhandenen Revisionsklappen verdeckt. Der Stahlüberbau ist auf den Widerlagern sowie einer Mittelstützung gelagert und längs mit dem Spannbetonüberbau verbunden.

Aufgrund der nur minimal zur Verfügung stehenden Bauzeit, mit Beeinträchtigung durch Logistikfahrten der Bahn, ist für das Provisorium wieder eine schnell zu montierende Stahlkonstruktion in einfacher Bauweise vorgesehen. Diese besteht aus drei Längsträgern aus Walzprofilen, zwischen denen die erforderlichen Hüllrohre für die Medienüberführung geführt werden. Die im Provisorium eingesetzten Längsträger werden im Rahmen des Gesamtersatzneubaus wiederverwendet. Am äußeren Längsträger wird der Berührungsschutz in vertikaler Form einschließlich Geländerhandlauf angeordnet. Die Gehbahn wird durch längs und quer ausgesteifte Bleche gebildet, welche einen abgestreuten Reaktionsharz-Dünnbelag (RHD) erhalten. Die Auflagerung wird wie im Bestand beibehalten. Durch die zwingend einzuhaltende Konstruktionsunterkante sowie den geforderten Hüllrohrdurchmesser DN800 für die Trinkwasser-Leitungen DN600 muss die

Gehwegoberkante allerdings um ca. 12 cm angehoben werden. Diese Anhebung kann auf beiden Brückenseiten im anschließenden Gehweg ausgeglichen werden bzw. wird über eine zusätzliche Stufe zur Bahnsteigtreppe geführt. Aufgrund des dann fast 30 cm hohen Bordes sowie der Blechausbildung mit Minimierung des Eingriffs in die Fahrbahn wird straßenseitig die Anordnung eines Rohrgeländers als Verkehrsschutz für die Fußgänger vorgesehen. Durch den Sicherheitsraum reduziert sich die nutzbare Gehwegbreite der provisorischen Gehwegkonstruktion damit von 3,05 m auf 2,50 m.

Aufgrund der örtlichen Situation (Bahnbereich, beidseitige Bebauung, Medienzugänge usw.) sowie des nur minimal zur Verfügung stehenden Abbruch- und Montagezeitraums werden im Bauzeitraum von ca. 6 Wochen Verkehrseinschränkungen für die Straße Fischertal erforderlich. Auf der Fahrbahn stehen dann noch drei Fahrsteifen zur Verfügung (2x talwärts und 1x bergwärts), die Fußgängerführung erfolgt ausschließlich auf dem östlichen Gehweg, der Bahnsteigzugang ist von der Brücke vorübergehend nicht möglich, jedoch weiterhin über den Bahnhofseingang und den südlichen Zugang gegeben.

Für den direkten Abbruch- bzw. Montagezeitraum ist temporär mit einer Vollsperrung für den Ab- und Antransport sowie das Aus- und Einheben der alten bzw. neuen Brückenteile zu rechnen. Die temporären Vollsperrungen werden voraussichtlich während der verfügbaren Sperrzeiten erforderlich. Für den Auf- und Abbau des Krans sowie den Abbruch der Bestandskonstruktion ist eine voraussichtliche 48-stündige Vollsperrung für den Verkehr notwendig. Für Fußgänger erfolgt die Sperrung stundenweise. Zusätzlich ist zur Montage des Provisoriums eine dreitägige Vollsperrung erforderlich. Auch hier gilt für Fußgänger eine stundenweise Sperrung. Nach Bekanntgabe der genauen Termine durch die DB InfraGo AG werden die Vollsperrungen mit allen Beteiligten (Verkehrsbehörde, Polizei, Feuerwehr etc.) abgestimmt. Im Anschluss ist vorgesehen, über die Ergebnisse und die bauzeitliche Verkehrsführung während der kurzzeitigen Sperrungen umfassend und frühzeitig öffentlich zu informieren.

Klimacheck

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

Auswirkungen, bitte Auswahl treffen:

Ja, positive Auswirkungen

Begründung:

Der bestehende Stahlüberbauteil lässt eine sichere Nutzung bis zum Gesamtersatzneubau nicht zu. Daher wurde ein Provisorium geplant, bei dem die Längsträger im späteren Gesamtersatzneubau teilweise wiederverwendet werden. Diese Maßnahme trägt zur Ressourcenschonung bei und reduziert den Materialbedarf.

Kosten und Finanzierung

Die Gesamtbaukosten der Maßnahme Brücke Fischertal, Ersatz des Stahl-Überbauteils stellen sich wie folgt dar:

Arbeitsvorbereitung (BE, Baufeldfreimachung, Verkehrssicherung u.ä.)	95.000,00 €
Abbruch (Asphalt, Stahlbau, Auflager auf Widerlager)	130.000,00 €
Stahlbau (Fertigung mit Korrosionsschutz, Vorbereitung, Montage)	220.000,00 €
Komplettierung (Berührungsschutz, Geländer, Anpassungen)	65.000,00 €
Medienarbeiten (Leitungsrückbau, Neuverlegung, Anschlüsse u. ä.)	130.000,00 €
Ingenieurleistungen, Bauüberwachung, SiGeKo, etc.	100.000,00 €
Summe Gesamtbaukosten:	740.000,00 €

Für die Baumaßnahme stehen im Haushaltsplan 2024/2025 in der Mittelfristplanung für 2026 auf dem PSP-Element 5.200006.100.024 „Brücke Fischertal“ entsprechende Mittel zur Verfügung. Damit die Baumaßnahme zeitnah in 2026 erfolgen kann, muss bereits in 2025 die Veröffentlichung der Ausschreibung erfolgen. Eine Verpflichtungsermächtigung für die Maßnahme „Brücke Fischertal“ ist ebenfalls in Höhe der benötigten Summe vorhanden.

Der vollständige Ersatzneubau des Gesamtbauwerkes ist weiterhin für 2028 vorgesehen. Zum jetzigen Zeitpunkt können die konkreten Kosten hierfür noch nicht benannt werden. Für die Durchführung des Ersatzneubaues wird es eine entsprechende Drucksache mit den konkreten Kosten geben.

Zeitplan

Die Veröffentlichung der Ausschreibung soll im letzten Quartal 2025 erfolgen. Die Baumaßnahme soll im Rahmen der Generalsanierung des Hochleistungskorridors (HLK) der DB InfraGo AG im Frühjahr 2026 erfolgen. Die Gesamtbauzeit beträgt ca. 6 Wochen.

Anlagen

- Übersichtszeichnungen (Ist- und Sollzustand)