

Sitzungsvorlage		Vorlage- Nr:	VO/2017/0742-65
Federführend: 65 Entsorgungs- und Baubetrieb		Status:	öffentlich
Beteiligt:		Aktenzeichen:	
		Datum:	09.02.2017
		Referent:	Beese Thomas
Brucknersteg - Erneuerung des Asphaltbelages			
Beratungsfolge:			
Datum	Gremium	Zuständigkeit	
08.03.2017	Bau- und Werksenat	Kenntnisnahme	

I. Sitzungsvortrag:

1. Allgemeines

Seit vielen Jahrzehnten verbindet der „Brucknersteg“ die Geyerswörthinsel mit der Bamberger Hauptinsel im Bereich der Habergasse. Die aktuelle Konstruktion über den Ludwigskanal wurde im Jahr 1986 errichtet. Anfang der 90 er Jahre wurde der bestehende Holzbelag des Brucknersteges mit einer bituminösen Deckschicht versehen. Grund hierfür war, dass der Holzbelag bei Nässe, bzw. in den Wintermonaten bei Glätte, besonders im Bereich der beiden außergewöhnlich steilen Streckenabschnitte am Anfang bzw. Ende des Steges nicht verkehrssicher waren.

Wie die regelmäßig stattfindenden Bauwerksprüfungen des EBB ergeben haben, ist der vorhandene Asphaltbelag verschlissen und zeigt stellenweise bereits größere Asphaltausbrüche auf. Diese Schäden führen neben einer Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit auch mittelfristig zu Schäden an der Brückenkonstruktion. Aufgrund der vorhandenen Schadensbilder ist eine Erneuerung des Brückenbelages unabdingbar.

2. Sanierungsarbeiten

Der Brucknersteg wurde letztmals im Frühjahr 2012 saniert. Hier wurden die seinerzeit geschädigten Handläufe (Holz) und die seitliche Verkleidung (Holz) erneuert. Weiter erhielt der gesamte Brucknersteg einen Neuanstrich. Zudem wurde die Beleuchtung seitens der Stadwerke Bamberg erneuert.

Für die aktuell geplanten Sanierungsarbeiten des Brückenbelages der rund 21,00 m langen und 2,00 m breiten Konstruktion ist vorgesehen, die vorhandene bituminöse Deckschicht, die darunterliegenden Abdichtungs- bzw. Gewebeschichten sowie die bestehenden Holzdielen zu entfernen.

Unmittelbar nach diesen Rückbauarbeiten wird die „Trägerebene“ des Holzdielenbelages wieder hergestellt. Auf diesem Holzbelag wird im Anschluss wieder eine 2-lagige Dichtungsebene aus bituminösen Schweißbahnen verlegt. Die Deckschicht wird ebenfalls wieder mit einer bituminösen Asphaltbetondecke hergestellt. Als Besonderheit sind hier die beidseitig angeordneten Asphaltkeile am Fuße der Brückenbrüstungen anzuführen, die eine maßgebliche Aufgabe für die Wasserführung übernehmen.

Im Einzelnen sind folgende Konstruktionsänderungen/Sanierungsmaßnahmen vorgesehen:

a) Konstruktiver Schutz des Holzdielenbelages

Der Brückenbelag wird wieder aus Asphaltbeton hergestellt. So kann in Verbindung mit den bituminösen Schweißbahnen eine dichte Ebene hergestellt werden. Neben dem Vorteil des konstruktiven Holzschutzes besitzt der Asphaltbeton gleichzeitig eine wirksame rutschhemmende Wirkung.

Zwar sind die o.g. Asphaltkeile bereits als eine wesentliche Verbesserung der Entwässerungssituation anzusehen, doch sind diese mit einem ca. 2 cm breiten Spalt zwischen der seitlichen Holzverkleidung und dem Asphaltbelag hergestellt. Derzeit gelangt so Regenwasser auf die hölzerne „Trägerebene“ und somit an die feuchteempfindlichen Stirnseiten des Holzdielenbelages.

Nun werden, zum Schutz der „Trägerebene“, die Asphaltkeile - leicht nach hinten - unter die Holzverkleidung angeordnet. Somit kann - in Verbindung mit der dichten Oberfläche - und des Geländers kein Regenwasser mehr an die darunterliegende Holzkonstruktion gelangen.

b) Verbesserung der geyerswörthseitigen Entwässerungssituation

Auf der geyerswörthseitig gelegenen Brückenseite fließt das Oberflächenwasser, auf Grund der ungünstigen Höhenverhältnisse, undefiniert ab. Begünstigt wird dies auch durch die vorhandenen Schäden am Asphaltbelag. Ein Abfließen des Oberflächenwassers kann derzeit auch deutlich am Widerlager beobachtet werden.

Künftig wird unmittelbar am Fuße des Bauwerks eine dreizeilige Entwässerungsrinne angeordnet, die eine geordnete Ableitung des Oberflächenwassers gewährleistet. Das gefasste Wasser gelangt – wie bisher auch - im Weiteren Verlauf seitlich über die Böschung in den Kanal.

c) Konstruktiver Schutz des Geländerholmes

Ein konstruktiver Schutz des Handlaufesholmes war bisher nicht vorhanden.

Im Zuge der Sanierungsmaßnahmen wird der Handlaufholm mit Stehfalzblechen aus Kupfer verkleidet. Dies ist möglich, da an dem Steg bereits innenliegend ein zusätzlicher Handlauf in Form eines Metallrohres angeordnet ist.

Die erforderliche Geländerhöhe bei Fußgängerbrücken von > 1,00 m ist mit den vorhandenen Geländerhöhen mit 1,05 bis 1,10 m gewährleistet.

d) Beständigkeit des Holzdielenbelages

Neben den bereits unter a) genannten konstruktiven Holzschutz wird für die Holzdielen kesseldruckimprägniertes Massivholz verwendet. Hierdurch kann ein höherer Widerstand gegen Fäulnis sowie gegen Insektenbefall und somit eine hohe Lebensdauer erreicht werden.

e) Heckenrückschnitt und Entfernen von Bäumen

Als einer der wichtigsten Maßnahmen, und zugleich auch grundsätzliche Unterhaltsmaßnahme an allen Brückenbauwerken, ist ein Rückschnitt von Hecken und Büschen bis hin zur Beseitigung von Bäumen unerlässlich. Im Rahmen der Maßnahme wurden bereits Anfang Februar dieses Jahres alle Hecken und Büsche im unmittelbaren Umfeld des Brückenbauwerkes entfernt. Ein Fällen von Bäumen ist derzeit nicht vorgesehen.

3. Finanzierung

Die Maßnahme wird aus dem Wirtschaftsplan des EBB finanziert.

4. Ausführungszeitraum

Abdichtungs- und Asphaltierungsarbeiten müssen witterungsbedingt im Frühjahr- bzw. in den Sommermonaten erfolgen.

Es ist vorgesehen, mit der Maßnahme ab dem 08. Mai 2017, und somit nach dem Weltkulturerbelauf 2017, zu beginnen. Während der Dauer der Maßnahme - ca. 2 Wochen – entfällt die fußläufige Wegeverbindung an dieser Stelle.

5. Verkehrsführung

Die Umleitungsbeschilderung wird – von der Habergasse/Lange Straße aus - für den Zugang zum Touristeninformationszentrum (TKS), zur „City-Altstadt Geyerswörth Tiefgarage“ und zum Schloss Geyerswörth über die Untere Brücke – Geyerswörthplatz – Geyerswörthsteg – Geyerswörthstraße ausgeschildert.

Die Ausschilderung – vom Geyerswörth aus – für den Zugang zur Innenstadt/Fußgängerzone erfolgt, entgegengesetzt, über die Geyerswörthstraße – Geyerswörthsteg – Geyerswörthplatz – Untere Brücke.

6. Öffentlichkeitsinformation

Im Vorfeld der Sanierungsmaßnahme wurden alle betroffenen Stellen der Stadt Bamberg über die geplante Sanierungsmaßnahme informiert. Anregungen sind berücksichtigt. Auch erfolgte bereits eine Vorinformation an den Bürgerverein, den TKS, an die Behörden im Rathaus Geyerswörth, an den Tiefgaragenbetreiber und an die IG Lange Straße.

Unmittelbar vor dem Beginn der Sanierungsmaßnahme wird der Entsorgungs- und Baubetrieb über die öffentlichen Medien (Presse, Radio, städtischer Internetauftritt) erneut die Öffentlichkeit informieren.

II. Beschlussvorschlag

Der Bau- und Werksenat nimmt vom Bericht des Entsorgungs- und Baubetriebes Kenntnis.

III. Finanzielle Auswirkungen:

Der unter II. empfohlene Beschlussantrag verursacht

X	1.	keine Kosten
	2.	Kosten in Höhe von für die Deckung im laufenden Haushaltsjahr bzw. im geltenden Finanzplan gegeben ist
	3.	Kosten in Höhe von für die keine Deckung im Haushalt gegeben ist. Im Rahmen der vom Antrag stellenden Amt/Referat zu bewirtschaftenden Mittel wird folgender Deckungsvorschlag gemacht:
	4.	Kosten in künftigen Haushaltsjahren: Personalkosten: Sachkosten:

Falls Alternative 3. und/oder 4. vorliegt:

In das **Finanzreferat** zur Stellungnahme.

Stellungnahme des **Finanzreferates**:

Anlage/n:

Verteiler: Entsorgungs- und Baubetrieb - Verwaltung
Entsorgungs- und Baubetrieb - SuB
Amt 47
Amt 31