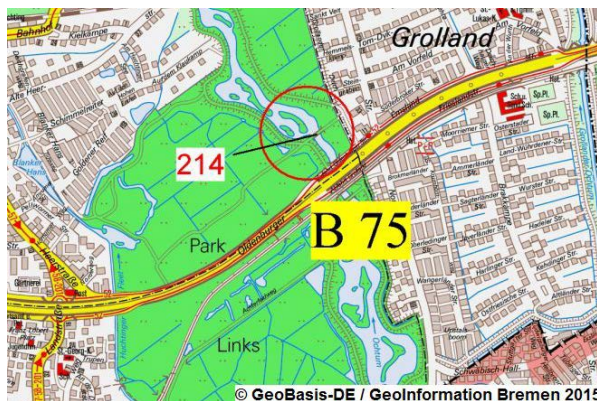


Deputationsvorlage
für die Sitzung der Deputation für Umwelt,
Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft
am 14.06 2018

BW 214 Erneuerung des Brückenbelages und der Geländer der Geh- und Radwegbrücke im Park Links der Weser über die Ochtum

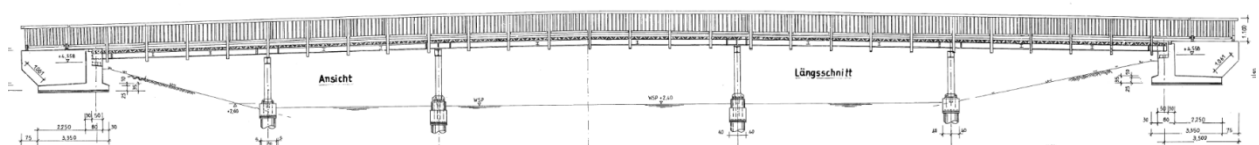
Sachdarstellung:

Die Geh- und Radwegbrücke über die Ochtum im Park Links der Weser ist Bestandteil einer Wegeverbindung nördlich der B75. Die Brücke wurde 1990 als Holz-Stahl-Mischkonstruktion mit einer Gesamtlänge von 50 m erstellt, wobei die Geländer und der Brückenbelag aus Holz, die tragende Unterkonstruktion aus Stahlprofilen bestehen. Die Schrammborde aus Eichenbohlen liegen direkt auf dem eigentlichen Bohlenbelag, dadurch kann im Kontaktbereich Schrammbord / Bohle keine Abtrocknung stattfinden. Die Folge ist massive Verrottung. Der Holzbohlenbelag ist durch den ständigen Feuchtigkeits- und Schmutzeintrag stark geschädigt. Als Folge ist die Verkehrssicherheit, besonders bei feuchter Witterung gefährdet, da der Holzbohlenbelag



dann sehr rutschig ist. Der Brückenbelag und das Geländer für die Geh- und Radwegbrücke sind zu erneuern.

Im Rahmen der Erneuerungsarbeiten werden die Geländer, wie für Radwegbrücken vorgeschrieben, auf 1,30 m über Oberkante-Fahrbahn angepasst. Die Verkehrssicherheit und die Dauerhaftigkeit werden durch den Einsatz von GfK-Bohlen (GfK = Glas-Faser-Kunststoff) als Fahrbahnbelag deutlich erhöht. Um das Gesamtbild der Brücke in der Umgebung zu erhalten werden die Geländer weiterhin in Holzbauweise ausgeführt. Sämtliche, bisher waagerechte Flächen des Geländers werden mit Neigung ausgeführt (konstruktiver Holzschutz), hierdurch werden Feuchtigkeits- und Schmutzansammlungen vermieden werden. Zudem erhält das Gelände eine werksseitige Lasur-Beschichtung, die im Rahmen der Erhaltung bei Bedarf erneuert wird.



Der bloße 1/1-Austausch der maroden Geländer- und Belagselemente würde nahezu zu den gleichen Kosten führen. Die Dauerhaftigkeit als auch die Verkehrssicherheit wäre in diesem Falle jedoch nur für ca. 1/5 bis 1/4 der für die neue Konstruktion zu erwartenden Nutzungsdauer gegeben.

Rechtliche Situation:

Das Bauwerk liegt im Park Links der Weser und überführt die Ochtrum nördlich der B 75. Die Brücke ist in der Baulast der Stadtgemeinde Bremen.

Beiratsbeteiligung:

Die Beiratsbeteiligung erfolgt rechtzeitig vor Baubeginn.

Bauablauf:

Während der gesamten Baumaßnahme wird die Brücke voll gesperrt. Der Geh- und Rad-Verkehr wird umgeleitet.

Bauwerksgestaltung:

Die Instandsetzung wird, bis auf die notwendige Erhöhung der Geländer um 10 cm, keinen Einfluss auf die Bauwerksgestaltung nehmen.

Kostenzusammenstellung:

Die Kosten, der zur Durchführung anstehenden Maßnahme setzen sich gemäß beiliegender Kostenberechnung wie folgt zusammen:

1.	Baustelleneinrichtung + Räumung	12.000,- €
2.	Verkehrssicherung	10.000,- €
3.	Gerüst / Ponton (Boot)	15.000,- €
4.	Technische Bearbeitung (Statik / Ausführungszeichnungen)	6.000,- €
6.	Gelände anpassen	5.000,- €
7.	Rückbau Geländer / Bohlen (incl. Schrammbord)	45.000,- €
8.	Beschichtung (partiell) der Stahl-Unterkonstruktion	5.000,- €
9.	GfK-Bohlen + Schrammbord	100.000,- €
10.	Geländer	25.000,- €
11.	Bauleitung / Bauüberwachung	5.000,- €
	netto	228.000,- €
	MWST, z.Z. 19 %	43.320,- €
	brutto	271.320,- €

Gesamtkosten gerundet (brutto) = 275.000,00 €

Finanzierung:

Die Maßnahme ist im Sondervermögen Infrastruktur / Teilbereich Verkehr unter der Position „Zielplanung Fahrrad“ eingeplant. Die geplanten Ausgaben sind bis zu 75 % zuwendungsfähig nach dem Entflechtungsgesetz (ehemals GVFG). Die Finanzierung stellt sich wie folgt dar:

	2018
Bremische Mittel	69.000 €
EntflechtG-Mittel	206.000 €
Summe	275.000 €

Die Drittmittel nach dem Entflechtungsgesetz in Höhe von 206.000 € werden bei der Haushaltsstelle 0687/891 10-4 2 „An öffentliche Unternehmen, Finanzhilfen nach dem GVFG (Bremen)“ eingeplant.

Beschlussvorschlag:

Die Deputation für Umwelt Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft (S) nimmt die Kostenermittlung zur Kenntnis und stimmt der Durchführung der Maßnahme und der Finanzierung über 275 TEUR zu.

Anlage : Wirtschaftlichkeitsuntersuchungs-Übersicht (WU-Übersicht)

Anlage zur Vorlage : BW 214 Erneuerung des Brückenbelages

Datum : 15.05.2018

Benennung der(s) Maßnahme/-bündels

BW 214 Erneuerung des Brückenbelages und der
Geländer der Geh- und Radwegbrücke im Park Links der Weser über die Ochtum

Wirtschaftlichkeitsuntersuchung für Projekte mit **betriebswirtschaftlichen**
 gesamtwirtschaftlichen Auswirkungen

Methode der Berechnung (siehe Anlage)

Rentabilitäts/Kostenvergleichsrechnung Barwertberechnung Kosten-Nutzen-Analyse
 Bewertung mit standardisiertem gesamtwirtschaftlichem Berechnungstool

Ggf. ergänzende Bewertungen (siehe Anlage)

Nutzwertanalyse ÖPP/PPP Eignungstest Sensitivitätsanalyse Sonstige (Erläuterung)

Anfangsjahr der Berechnung :

Betrachtungszeitraum (Jahre): Unterstellter Kalkulationszinssatz:

Geprüfte Alternativen (siehe auch beigefügte Berechnung)

Nr.	Benennung der Alternativen	Rang
1	Instandsetzung des Bauwerks in 2018	1
2	Verschiebung der Instandsetzung des Bauwerks	2

Ergebnis

Vorbemerkung:

Das Bauwerk 214 liegt im Park Links der Weser und ist Bestandteil einer Wegeverbindung nördlich der B75. Die Schrammborde aus Eichenbohlen liegen direkt auf dem eigentlichen Bohlenbelag, dadurch kann im Kontaktbereich Schrammbord / Bohle keine Abtrocknung stattfinden. Die Folge ist massive Verrottung. Der Holzbohlenbelag ist durch den ständigen Feuchtigkeits- und Schmutzeintrag stark geschädigt. Als Folge ist die Verkehrssicherheit, besonders bei feuchter Witterung massiv gefährdet, da der Holzbohlenbelag dann extrem rutschig ist. Der Brückenbelag und das Geländer für die Geh- und Radwegbrücke ist zu erneuern.

Variante 1: Das Bauwerk wird zeitnah instandgesetzt. Die Gesamtkosten der Maßnahme betragen 275.000 Euro. Die Kosten für Bremen belaufen sich dabei auf 69.000 Euro, die Bundesförderung beträgt 206.000 Euro.

Variante 2: Eine zeitnahe Instandsetzung des Bauwerks wird nicht durchgeführt. Ohne Durchführung der Maßnahme droht aufgrund des maroden Zustandes eine Sperrung der stark frequentierten Brücke. Dies führt zu starken Beeinträchtigungen für den Geh- und Radverkehr.

Aus fachlicher Sicht ist Variante 1 die wirtschaftlichste Lösung und wird vorgeschlagen.

Weitergehende Erläuterungen

Zeitpunkte der Erfolgskontrolle:

1. 2019	2. 2019	n.
---------	---------	----

Kriterien für die Erfolgsmessung (Zielkennzahlen)

Nr.	Bezeichnung	Kennzahl
1	Einhaltung des Budgetrahmens (bremische Mittel)	0,069 Mio. €
	Fertigstellung der Instandsetzung bis 31.12.2018	Ja/nein

Baumaßnahmen mit Zuwendungen gem. VV 6 zu § 44 LHO: die Schwellenwerte werden nicht überschritten /
 die Schwellenwerte werden überschritten, die frühzeitige Beteiligung der zuständigen technischen bremischen
Verwaltung gem. RLBau 4.2 ist am erfolgt.

Wirtschaftlichkeitsuntersuchung nicht durchgeführt, weil:

Ausführliche Begründung

--