

STAND 08.06.2018

STADT BAD KARLSHAFEN

Vollsperrung der Brücke B 80 Wiederanbindung des historischen Hafens an die Weser

Die Stadt Bad Karlshafen plant die Wiederanbindung des historischen Hafens an die Weser. Die Bauarbeiten befinden sich seit Juli 2017 in Durchführung.

Die Umlegung der Ver- und Entsorgungsleitungen (Kanalisation, Qualmwasser- und Wasserleitung sowie Leitungen der EnergieNetz-Mitte (Strom und Gas) soll ab Mitte Januar 2018 mit der Einbindung in das Bestandsnetz abgeschlossen werden.

Für den Umschluss der vorgenannten Leitungssysteme und für den Neubau des Brückenbauwerks B80 / Weserstraße in einem Bauabschnitt, ist eine Vollsperrung der B80 im Bereich Brücke B80 / Weserstraße erforderlich.

Die Vollsperrung ist für den Zeitraum vom 15.01. bis 06.07.2018 geplant.

Nach Fertigstellung des Brückenbauwerks ist die Befahrbarkeit ohne Einschränkung möglich. Die innerörtliche Umleitung erfolgt in der Sperrphase in beide Richtungen entlang des Hafenbeckens über die Conradistraße.

Der Einbahnstraßenstatus der Conradistraße wird dazu aufgehoben und der Verkehr in diesem Bereich durch eine Lichtsignalanlage geregelt. Der Busverkehr wird aufrechterhalten. Die Ersatzbushaltestellen werden an den Hafenplatz gegenüber des Rathauses verlegt. Der Schwerlastverkehr wird umgeleitet. Während der Vollsperrung wird es zu Beeinträchtigungen und einer Reduzierung von Parkflächen kommen. Wir bitten um Ihr Verständnis.

Wiederanbindung des historischen Hafens an die Weser – Bauarbeiten im Mai – Juli 2018

Die Pumpen für die Pumpstation wurden eingebaut, der elektrische Anschluss erfolgt nach der Installation der Schaltschränke Ende Juni. Die Sohlbewehrung der Neuen Schleuse wurde eingebaut und abgenommen, die Bodenplatte kann nun betoniert werden. Die Alte Schleuse wurde zur Weser hin durch eine Dammschüttung abgedichtet. Wenn der Wasserzufluss von der Weser endgültig gestoppt ist, wird der Schlamm aus der Alten Schleusenkammer entfernt und die Sanierungsarbeiten ausgeführt. Die Abbrucharbeiten in der B80 wurden soweit durchgeführt, dass die Bohrpfähle abgestemmt werden konnten. Die Kopfbalken für die neuen Brückenaufleger werden zurzeit bewehrt. Die Kopfbalken sind bis Anfang Juni fertiggestellt. Der Brückenoberbau wird im Anschluss an diese Arbeiten bis Ende Juni erstellt. Parallel zu den Brückenbau- und Sanierungsarbeiten an der Alten Schleusenkammer gehen die Bewehrung-, Schal- und Betonierarbeiten an der Neuen Schleuse weiter.



Sperrung Lutherstraße bleibt bestehen

Auch nach Beendigung der Verlegung von Glasfaserkabel bleibt die Lutherstraße für den Fahrzeugverkehr voll gesperrt. Die Aufrechterhaltung der Vollsperrung erfolgt auf Anordnung des Landkreises Kassel aus Sicherheitsgründen im Zusammenhang mit der Umleitungsstrecke im Rahmen der „Wiederanbindung des historischen Hafens an die Weser“.

Für Fußgänger besteht nach wie vor die Möglichkeit zum Durchgang.

HESSEN MOBIL

B 83 – Hangsicherung bei Bad Karlshafen wird voraussichtlich bereits Anfang Juli 2018 abgeschlossen (Stand am 08.06.2018)

Die seit Februar 2018 an der B 83 bei Bad Karlshafen laufenden Arbeiten zur Sicherung des Steilhanges unterhalb des Hugenottenturms und des Sängertempels können bereits etwa drei Monate früher abgeschlossen werden als zunächst geplant.

Die unter Einsatz von Großbohrgerät im Straßenbereich sowie eines Spezialbaggers im Hangbereich durchgeführten Bohrarbeiten sind inzwischen abgeschlossen und die Sicherungssysteme bis auf wenigen Restarbeiten nahezu vollständig hergestellt. Im Laufe der nächsten zwei Wochen werden die Hangsicherungen fertiggestellt und die Baustelle geräumt.

Im Anschluss daran wird Hessen Mobil noch die Asphaltdecke im Baustellenbereich der B 83 erneuern. Dafür bleibt die halbseitige Verkehrsführung mit Ampelregelung dann noch für ca. zwei Wochen eingerichtet.

Hintergrund:

Der aufsteigende Steilhang im Zuge der B 83 bei Bad Karlshafen war bislang mit einer Holzpalisade abgesichert. Nachdem es zu einem Steinschlagereignis gekommen war, bei dem sich Gestein aus dem

Hang löste und trotz der Sicherung durch die Holzpalisade den öffentlichen Verkehrsraum erreichte, wurden im Dezember 2016 Räum- und Sicherungsmaßnahmen vorgenommen, um die Verkehrssicherheit wieder zu gewährleisten.

Um auch in Zukunft den öffentlichen Verkehr im Bereich der Bundesstraße B 83 sowie des Geh- und Radweges höchstmöglich zu sichern, wurde nun die Palisadenwand rückgebaut und durch ein Steinschlagschutzsystem, bestehend aus Fangzäunen, die in unterschiedlichen Höhen im Hang angeordnet wurden, in Kombination mit Sicherungen durch Einzelanker und Felsnägel, ersetzt.

Anfang Mai wurde zum Transport von Material in den oberen Hangbereich ein Hubschrauber eingesetzt. So konnten die Einzelteile der dort herzustellende Fangzäune und Netze schneller und effektiver transportiert und aufgestellt werden. Auch durch die vor Baubeginn nochmals abgestimmte Verlängerung der einzelnen Bauabschnitte von ursprünglich geplanten 200 m Länge auf eine Länge von ca. 400 m konnten viele Arbeiten parallel laufen, wodurch die zunächst geplante Bauzeit deutlich verkürzt werden konnte.

Rd. 760.000 Euro investiert der Bund in die Gewährleistung der Verkehrssicherheit und die neue Fahrbahndecke im Bereich der B 83.

Hessen Mobil bittet die Verkehrsteilnehmer weiterhin um Aufmerksamkeit und bedankt sich bereits jetzt für das Verständnis für die mit den notwendigen Arbeiten verbundenen unvermeidbaren Einschränkungen.

K77 – Ersatzneubau UF der Weserbrücke in Bad Karlshafen

Kurzbeschreibung des "alten" Bauwerkes vor Baubeginn

Bei der vorhandenen Weserbrücke in Bad Karlshafen, handelte es sich ursprünglich um eine 3-Feld - Bogenbrücke mit einer Gesamtlänge von ca. 140 m zwischen den Widerlagern und lichten Weiten von ca. 3 x 45 m. Der aus drei Bögen bestehende alte Überbau besaß eine Breite von etwa 7 m und stammt vermutlich aus den Jahren um 1900.

Im 2. Weltkrieg wurden zwei Felder zerstört. Ein Feld im Vorlandbereich blieb unbeschädigt. Aus den Bestandsunterlagen geht hervor, dass in einem ersten Bauabschnitt nur die zerstörten zwei Felder neu gebaut und das unbeschädigte Feld weiter genutzt wurde. Die Unterbauten blieben erhalten und wurden in den Jahren 1948 bis 1951 zum heutigen Bauwerk ausgebaut.

In den vergangenen Jahren wurden mehrere Instandsetzungsmaßnahmen durchgeführt. Das Bauwerk wurde auf 24 t Last beschränkt. Das jetzige "alte" Brückenbauwerk hat so große bauliche und statische Mängel, dass es durch einen Ersatzneubau ersetzt werden muss.

Kurzbeschreibung:

Beginn der Bauarbeiten und vorgesehener Bauablauf (Stand der Bauarbeiten am 27. März 2018)

Die rd. 140 m lange Weserbrücke überführt die Kreisstraße K 77 vom Bahnhof Bad Karlshafen zur Stadtmitte. Sie unterfährt die Weser einschließlich Vorlandbereiche sowie einen Kurpromenadenweg. Die neue Brückenbreite beträgt insgesamt 12,00 m. Die Fahrbahnbreite je Richtungsfahrbahn jeweils 3,25 m, die beidseitigen Gehwege (Brückenkappen) werden mit einer Breite von 2,75 m hergestellt.

Das Bauwerk wird aufgrund der festgestellten Schäden durch einen Ersatzneubau an gleicher Stelle ersetzt. Nach dem Baubeginn am 10. Juli 2017 wurden die Baustraßen sowie die Baustellenflächen unter der Weserbrücke angelegt.

Die Vorschüttungsarbeiten mit Wasserbaupflaster im Weserbereich bis zum Bestands Pfeiler der Achse 30 (in der Weser) wurden mit rd. 11.500 to Wasserbaupflaster verschiedener Körnungen und Gewichtsklassen bereits eingebaut und abgeschlossen.



© Hessen Mobil

(Herstellung der Behelfspfeiler und Auffüllungsfläche für Umfahrung auf das Behelfswiderlager, Sicht vom "Kurhotel")

Aufgrund des Weserhochwassers mussten die Arbeiten ab 12. Dezember 2017 eingestellt werden und wurden erst am 05. Februar 2018 wiederaufgenommen.

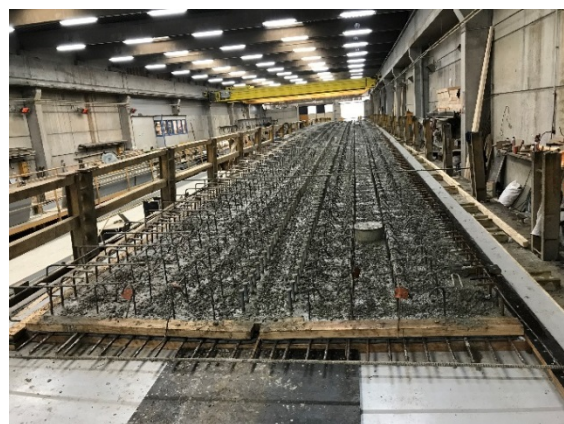
Die Behelfsunterbauten (beide Widerlager und die zwei Betonpfeiler) wurden bereits erstellt. Die Spundwände eingebaut und die Anrampungen der Behelfswiderlager mit steinigem Material erstellt und die Vorarbeiten für das Auflegen der VFT-Träger vorbereitet.

Auch das Leitwerk für die Schifffahrt im Weserbereich wurde schon erstellt.

Die zwölf Träger wurden bei der Firma Donges in Darmstadt gefertigt und bereits zum Fertigteilwerk OSW nach Nidda transportiert. Im Betonwerk Nidda wurden die ersten Träger bereits mit einer Fertigteilbetondecke hergestellt.



© Hessen Mobil (Anlieferung von zwei Trägern im Betonwerk)



Fertiggestellter und betonierter Verbundfertigteilträger im Betonwerk OSW Nidda

Ab 24. April 2018 ist das Auflegen der Verbundfertigteilträger auf die fertigen Behelfsunterbauten (Widerlager/Pfeiler) eingeplant. Das Auflegen erfolgt mit zwei Schwerlastkränen in der 17. KW.

Das Einheben der Träger erfolgt mit jeweils vier VFT-Trägern:

am Dienstag, 24. April, (Beginn über die Weser)

am Donnerstag, 26 April

am Samstag, 28. April

Für den Einbau jeder Träger muss die Weserbrücke jeweils für rd. 90 Minuten voll gesperrt werden. Der jeweilige Schwerlast-LKW für jeden Träger muss mittig auf der Brücke stehen, die Hauptachsen der LWS's bleiben im Bereich der "alten" Pfeiler/Widerlager stehen. Die Schwerlast-Kräne stehen jeweils im Bereich der jeweiligen Achsen vor bzw. seitlich der Behelfsunterbauten. Der Fußgängerverkehr auf der Stromunterseite wird gewährleistet und entsprechend per Bauzäune abgesichert.

Für die Sperrung der K 77, Weserbrücke an den genannten drei Tagen (24., 26. und 28. April 2018) wurden folgende Zeiten abgestimmt:

ca. 6.30 Uhr bis 8.00 Uhr
ca. 9.30 Uhr bis 11.00 Uhr
ca. 12.30 Uhr bis 14.00 Uhr
ca. 15.30 Uhr bis 17.00 Uhr

Die Anlieger der "Gartenstadt" werden für die jeweilige rd. neunzigminütige Sperrung pro Träger am 24., 26. und 28. April um Verständnis gebeten. Ggf. ist die Umleitung über die Forststraße in Richtung Forellenhof nach Lauenförde/Würgassen/Herstelle nach Bad Karlshafen zu nehmen.

Die erforderliche Einhaltung der Hilfsfristen (Feuerwehr/Krankenwagen) wurde im Vorfeld mit der Stadt Bad Karlshafen abgestimmt und abgesprochen. Die Lösungen/Konzepte durch den Stadtbrandinspektor werden entsprechend umgesetzt.

Die Stahlverbundträger werden jeweils in der Nacht vor dem Einbau nach Bad Karlshafen transportiert. Hierfür wird eine halbseitige Sperrung mit Signalanlage auf der Bundesstraße 80 vor der Ortslage Bad Karlshafen eingerichtet. Die Länge beträgt rd. 400 m. Die Einrichtung erfolgt ca. 5 Tage vor Beginn der Arbeiten und wird rd. 2 Woche andauern (auch für Lagerung/Parkfläche für mehrere Balast-LKW's für die zwei 600 to-Schwerlastkräne).

Zuzüglich wird als Zwischenlager der äußeren Träger die Brückenstraße und die Fläche hinter der Brücke benötigt. Der Grund hierfür ist das Anbringen der Konsolen für die spätere Herstellung der Brückenkappen und die Sicherung für Geländer im Zuge der Ausführung. Die Anbringung kann erst auf der Baustelle erfolgen. Um die Zeiten für die Sperrungen zu verringern, werden die Stadtstraßen "Brückenstraße und An der Saline" vorübergehend mit gesperrt bzw. eingeeengt.

Sämtliche Verkehrssicherungsarbeiten in Form von Bauzäunen, speziell für Besucher, sind zusätzlich zu berücksichtigen. Besucher dürfen sich nicht im Arbeitsbereich aufhalten.

Für die Belange der Wasserstraße Weser ist beim Auflegen der VFT-Träger im Weserbereich die Zustimmung der WSV Hann Münden erforderlich. Sicherungsposten für die Schifffahrt /Kanuverkehr werden zwingend benötigt.

Nochmals zur Erläuterung:

Ein jeweiliger VFT-Träger hat ein Gesamtgewicht von rd. 75 to, eine Länge von rd. 46 m und eine Breite von rd. 2,80m.

Anschließend wird der Überbau bewehrt, betoniert, die Brückenkappen hergestellt und die Geländer angebracht.

Voraussichtlich ab August 2018 wird der Verkehr auf die Behelfsbrücke verlegt und anschließend die alte Brücke einschließlich deren Unterbauten abgerissen.

Während der Baumaßnahme wird der Fahrzeugverkehr über die Weser größtenteils aufrechterhalten bleiben können.

Nachdem die Widerlager und die zwei Pfeiler erneuert wurden, wird während einer ca. 14-tägigen Vollsperrung - voraussichtlich im März 2019 - der neue Brückenüberbau von der Behelfsbrücke auf die neuen Unterbauten der neuen Weserbrücke verschoben.

Während der Vollsperrung wird eine temporäre Überquerung der Weser für Anlieger und Rettungsdienste ermöglicht. Ebenso wird eine Umleitungsstrecke über die Forststraße in Richtung Lauenförde/Herstelle/Bad Karlshafen und zurück für den Fahrzeugverkehr eingerichtet.

Projektstatus: in Bauausführung

Baubeginn: 10. Juni 2017

Bauende: voraussichtlich Juli 2019

Verkehrsführung: 14-tägige Vollsperrung beim Querverschub des Brückenüberbaus von der Behelfsbrücke auf die neuen Unterbauten.
Geringfügige Behinderungen durch halbseitige Verkehrsführungen bei Angleichungsarbeiten der Behelfsbrücke und neunzigminütige Vollsperrung bei Anlieferung und Einbau der Stahlverbundträger.

B 83, OU Bad Karlshafen - Beverungen Herstelle

Es handelt sich bei der Ortsumgehung Bad Karlshafen-Beverungen/Herstelle um eine länderübergreifende Baumaßnahme, die in enger Zusammenarbeit mit den beiden Straßenbauverwaltungen (Straßen NRW und Hessen Mobil) umgesetzt wird.

Ein Viertel der rd. 4,5 km langen Strecke liegt in Nordrhein-Westfalen. In beiden Bundesländern wurde das Baurecht über einem Planfeststellungsbeschluss erlangt. Im Rahmen der Baumaßnahme werden 5 Brückenbauwerke auf hessischem und 2 Bauwerke auf westfälischem Gebiet errichtet.

Auf NRW-Seite wurde im letzten Jahr mit dem Bau einer Baustraße zum ersten zu bauenden Brückenbauwerk "Schiewe Halbe" bereits begonnen und wurde bis Ende 2017 fertiggestellt.

Das erste Brückenbauwerk "Schiewe Halbe, BW 7" wurde jetzt an einer Arbeitsgemeinschaft aus Nordrhein-Westfalen in Höhe von 2,3 Mio. € beauftragt. Für die Bauzeit der Grünbrücke wurde ein Jahr veranschlagt.

Bei dem Neubau der 1. Brücke handelt es sich um den Neubau einer Grünbrücke auf westfälischem Gebiet, die den Wirtschaftsweg „Schiewe Halbe“ über die neue B 83 führt und zudem einer Minderung der Lebensraumzerschneidung der dort lebenden Tiere dienen soll.

Bei der Grünbrücke handelt es sich um eine auf Pfählen gegründete Bogenbrücke, die vollständig überschüttet wird. Beidseitig des überführten Wirtschaftsweges werden auf der Brücke Pflanz- und Pflegestreifen angelegt. Zudem werden Irritationsschutzwände mit einer Holzausfachung errichtet.

Um den Wirtschaftsweg für die Dauer der Arbeiten dennoch nutzen zu können, wird zunächst eine Umfahrung gebaut. Hierfür sind bereits in dieser Woche die Erdarbeiten gestartet. In den kommenden Monaten wird dann nach den Erdarbeiten, zunächst die Pfahlgründung vorgenommen. Nachdem das Fundament vollständig hergestellt ist, folgt im Anschluss die abschnittsweise Herstellung des Bogens.

Ab Spätsommer 2018 wird mit den ersten Bauarbeiten auf hessischem Gebiet begonnen. Hier werden Baustraßen, Wirtschaftswegen sowie Erd- und Vorschüttungsarbeiten für diverse Brückenbauwerke vorab erstellt. Die Ausschreibung für dieses Projekt ist bereits in Bearbeitung. Der Bauausführungsbeginn der beiden größeren Bauwerke Nr. 1 (Knickgraben, eine ca. 140 m lange Talbrücke) und Nr. 6 (Ilksbachtal, Länge ca. 170 m) soll ab Frühjahr 2019 erfolgen.

Die Länder Nordrhein-Westfalen und Hessen haben sich über die Abwicklung des Gesamtprojektes abgestimmt. Die Grundlagen wurden in einer Verwaltungsvereinbarung geregelt.

Die Ausschreibungen für die Brückenbauwerke 6 und 7 auf westfälischer Seite erfolgt durch Straßen-NRW, die Bauüberwachung beider Bauwerke übernimmt Hessen Mobil. Alle Bauwerke auf hessischer Seite sowie der gesamte Streckenbau werden von Hessen Mobil ausgeschrieben und bauüberwacht.

Im Zuge der Ortsumgehung werden insgesamt 7 Brückenbauwerke errichtet.

BW 1 Knickgraben
BW 2 Höllebach,
BW 3 UF der K 72,
BW 4 UF Heinebach,

Baudurchführung ab Frühjahr 2019
Baudurchführung ab 2019
Baudurchführung ab Mitte 2019
Baudurchführung ab Ende 2019

BW 5 WiWeg Hasselhof,

Baudurchführung ab Ende 2019

(Baubeginn anhängig vom Streckenbau)

BW 6 Ilksbachbrücke (NRW),

Baudurchführung ab Frühjahr 2019

BW 7 Grünbrücke Schiewe Halbe (NRW),

Baubeginn am 16. April 2018

Der Baubeginn des gesamten Streckenbaus ist kurz vor Fertigstellung der großen Brückenbauwerke im ersten Halbjahr 2020 geplant und wird mit rd. 18 Monaten veranschlagt. Nach abschließender Herstellung der Straßenausstattung ist das Bauende für das Jahr Ende 2021 vorgesehen.

Die Gesamtbaukosten beziffern sich auf rd. 26.5 Mio. €
