

„Pilzhochstraße“

Stand der Planung 28.1.2019

Die angestrebte Sanierung der Pilzhochstraße ist Teil der Sanierungsstrategie im Vorlauf zum Abbruch der Hochstraße Nord:

Dazu gehören lokal unter anderem

- die Erneuerung der Brunckstraße und der Lagerhausstraße
- die Erneuerung des Belages der Sternstraße
- die Sanierung der Stadtbahngleise (z.B. Linie 4)

In regionaler Abstimmung unter anderem

- die Erneuerung der A 6 inkl. Rheinbrücke und der Rheinbrücke Speyer
- die Erneuerung der A 650 und in Teilen der B 9

Die Hochstraße Süd unterliegt seit ihrer Fertigstellung 1968

laufenden größeren Unterhaltungsmaßnahmen:

1985-1988: Pilzhochstraße

1992-1994: Bruchwiesenknoten

1998-2003: „weiße“ Hochstraße

2002-2003: Neubau der Rheinvorlandbrücke

2004-2008: Pylonbrücke (Korrosionsschutz)

2015-2016: Pilzhochstraße (Lager)

GEPLANT bis ca. 2020: Pilzhochstraße (Überbau +Übergangskonstruktionen)

Bisheriger Planungsverlauf Pilzhochstraße bis Herbst 2017

(Ziel: Sanierung der Übergangskonstruktionen):

- **Mai 2016: Beauftragung der Voruntersuchungen an Krebs+Kiefer nach europaweiter Ausschreibung der Ingenieurplanung**
- **2. Halbjahr 2016 / 1. Halbjahr 2017: Baustoffuntersuchung, teilweise Öffnung des Brückenkörpers, statische Nachberechnungen, ...**
- **August 2017: Statische Problematik , Bauwerk muss dringend entlastet werden, Vorbereitung des Lkw-Fahrverbots (seit Herbst 2017 umgesetzt)**

Planungsverlauf Pilzhochstraße ab Herbst 2017

(neues, erweitertes Ziel: Stabilisierung des Gesamtbauwerks)

- beteiligte Fachleute: beauftragtes Büro Krebs+Kiefer, Prüfstatiker Prof.

Novák, Landesbetrieb Mobilität, Stadtverwaltung

- Vorgaben: Fertigstellung vor Abriss der Hochstraße Nord, uneingeschränkte

Befahrbarkeit auch für Lkw, wenige Verkehrseinschränkungen während der

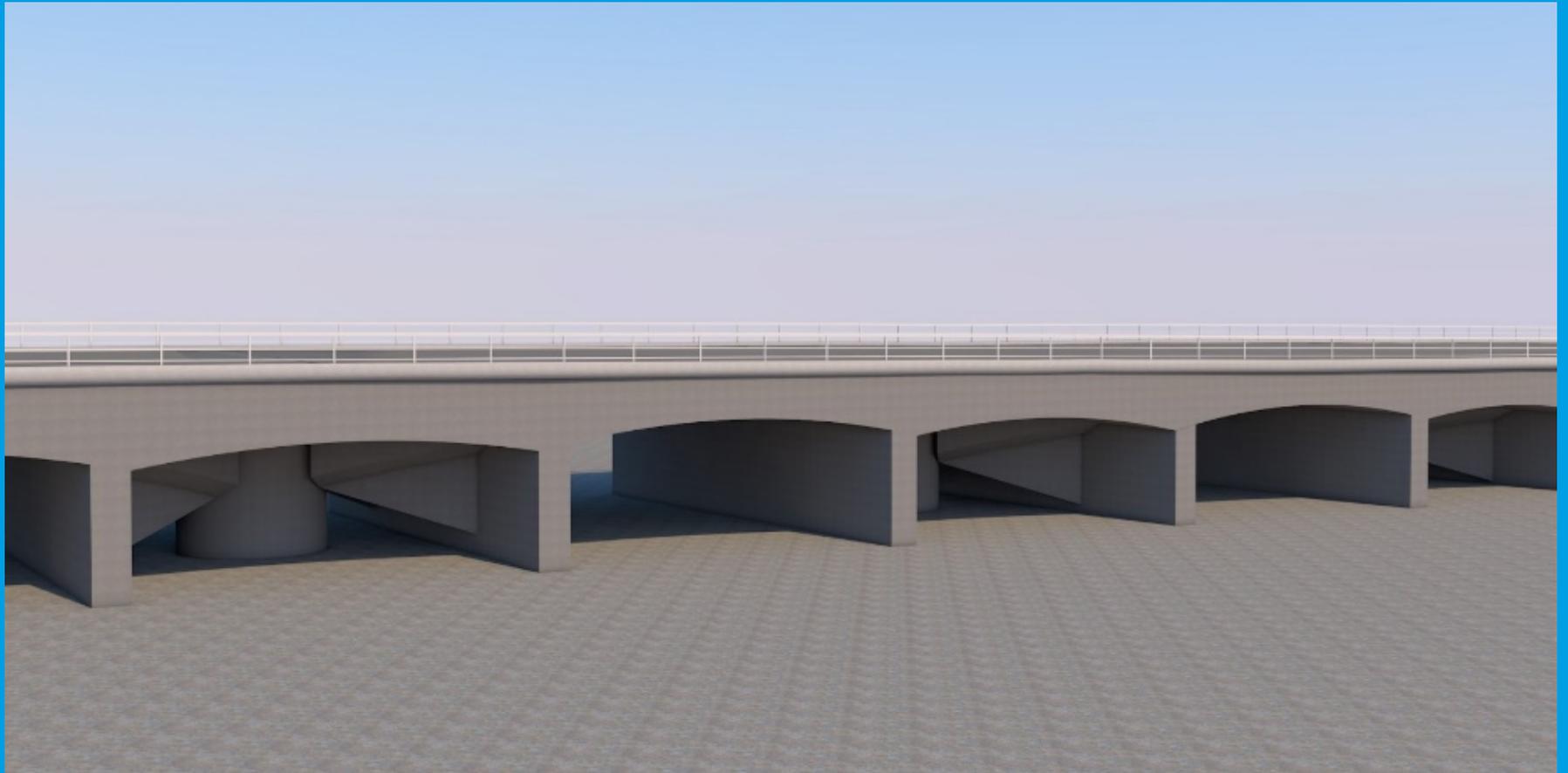
Sanierung, Nutzungsdauer nach Sanierung mindestens 30 Jahre

Planungsverlauf Pilzhochstraße ab Herbst 2017:

geprüfte Varianten

- in einer ersten Phase haben die beteiligten Fachingenieure in workshops mehrere denkbare Varianten diskutiert (Stützenwald, Stützenrost, Dammschüttung, ...)
- Ergebnis: nur ein „Galeriebauwerk“ (Unterbauung der Brücke mit engem Unterbau aus Betonscheiben) kann die Vorgaben erfüllen, ist ohne Alternative
- Vorstellung im Bauausschuss und Bürgerforum im April 2018

Details im Vortrag von Krebs+Kiefer, Herr Vieth



Ergebnis der Vorplanung „Galeriebauwerk“ (Zusammenfassung des ingenieurtechnischen Vortrags)

- schwierige technische Umsetzbarkeit**
- längere Bauzeit als erwartet**
- umfassendere Teilsperungen während der Bauzeit**
- Kosten ca. 120 Mio Euro (Stand Vorplanung 1/2019)**
- städtebauliche Problematik bestätigt sich**

Konsequenzen der Vorplanung „Galeriebauwerk“

- keine nachhaltige Lösung, weder verkehrstechnisch noch städtebaulich
- keine Lösung, die vor dem Baubeginn zum Abriss der Hochstraße Nord fertiggestellt werden kann, deshalb wäre dort eine Verzögerung notwendig
(Kosten pro Jahr Zeitverzug ca. 15 Mio Euro)

Konsequenzen der Vorplanung „Galeriebauwerk“

Überprüfung der bisherigen zentralen Planungsvorgaben:

- Fertigstellung vor Abriss Hochstraße Nord
- uneingeschränkte Befahrbarkeit für Lkw

eröffnet neue Alternativen

Konsequenzen der Vorplanung „Galeriebauwerk“

1. Erarbeitung zusätzlicher Alternativen:

- Abbruch und Neubau als 4 - spurige Trasse ?
- Abbruch und Neubau als 2+1 – spurige Trasse ?
- Teilweise ebenerdige Führung ?
- Jeweils Berücksichtigung einer West-Ost-Radwegverbindung
- Jeweils Berücksichtigung einer Gleisauffahrt Bleichstraße - Rheinbrücke

2. Konzept zur Führung des Lkw-Durchgangsverkehrs (A 61 – MA)

- aber freie Fahrt für Feuerwehr, Abfallentsorgung, Lieferanten

3. Verbesserte Überwachung der Lkw-Sperren

- Einsatz automatisierter Systeme

4. Reduzierung von Pendlerverkehren durch die Stadtteile

- Umbau vorhandener Ampeln zu Pförtneranlagen

5. Simulationen für den Verkehrsfluss auf der Hochstraße Süd

- Auffahrten aus dem Stadtgebiet ohne Rückstau

6. Notfallkonzept bei komplettem Ausfall einer Hochstraßen-Trasse

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!