



**K1200-4331.3/ED25/ED**  
**Zur Instandsetzung der Brücke K-ED25 über den Isenflutkanal in Wasentegernbach**  
**BW 7739-911**

**Vergabevermerk**

Zum Nachtrag vom 12.06.2012

Auftragnehmer: Bauunternehmung Ohneis KG  
Direktion Bayern Nord  
Moosweg 4  
84130 Dingolfing

Im Zuge des Ausbaus der Ortsdurchfahrt im Ortsteil Wasentegernbach in der Gemeinde Dorfen war es angedacht auch geringfügige Arbeiten am gegenständlichen Brückenbauwerk vorzunehmen. Hierzu zählten zum einen die Erneuerung der Deckschicht auf dem Bauwerk und der zugehörigen Fugen und zum anderen sollte die Beschichtung des Geländers erneuert werden.

Nachdem der Umfang keinen tiefen Eingriff in die Bauwerkssubstanz beinhaltet, wurde die Brücke zur Bestimmung der erforderlichen Arbeiten auch nur visuell und zerstörungsfrei geprüft.

Die Durchführung zerstörerischer Aufschlüsse wie Kernbohrungen zur Bestimmung des bituminösen Aufbaus auf der Fahrbahntafel hätte zum damaligen Zeitpunkt eine massive Beschädigung der Schutzschicht und Abdichtung zur Folge gehabt.

Aufgrund des Umfanges der geplanten Arbeiten mit der ausschließlichen Instandsetzung der Deckschicht wäre es somit zu einer nachhaltigen Schädigung gekommen.

Nach dem Ausbau der Deckschicht im Flügelbereich musste jedoch festgestellt werden, dass die rückseitige Verankerung der Hochborde auf dem Bauwerk infolge von Korrosion vollständig zerstört wurde.

Hierdurch wurden die Borde nur noch durch das Eigengewicht und der vorgesetzten Bituminösen Deckschicht gehalten.

Zur Wiederherstellung der Verkehrssicherheit und Standsicherheit ist eine Erneuerung der Verankerung mit dem Kappenbeton zwingend erforderlich. Hierbei wird das bestehende Prinzip der Ausbildung von Schlaufen im Fugenbereich beibehalten, jedoch wird anstelle des Baustahls hochkorrosionsbeständiger Stahl verwendet.

Die Wiederherstellung der Verankerung umfasst zudem das Bohren der Ankerlöcher in Kappen und Borden, das Nachschneiden der Kappe zur Herstellung einer sauberen Fugenflanke für den späteren Verguss und auch das Reinigen der Fugenflanken um die Haftung der Materialien zu gewährleisten. (Pos.: 5.120 / 5.130/5.140/ 5.2.10)

Nach dem planmäßigem Abtrag der Deckschicht mittels Fräse und dem anschließenden Reinigen der Schutzschicht mittels Hochdruckreiniger traten sich Quadratmeter große Fehlstellen in der Schutzschicht auf. Bei Prüfung der Schutzschicht mittels leichtem Werkzeug (Hammer 600 g) zerfiel diese in Ihre einzelnen Bestandteile.

Bei der Schutzschicht handelt es sich um einen wesentlichen Bestandteil der Abdichtung des Bauwerks, gleichzeitig ist diese Schicht tragender Untergrund für die Deckschicht.

Dementsprechend kann ein Neuaufbau der Deckschicht auf der Bestandsschutzschicht nicht verantwortet werden.

Das poröse Gefüge in der Schutzschicht würde in kürzester Zeit durch die Belastungen aus dem Verkehr und Frost zu einem Herausbrechen der Deckschicht führen. Aus diesem Grund ist die Erneuerung der Schutzschicht zwingend erforderlich.

Ebenfalls zu erneuern ist in diesem Zuge die Abdichtung im Bereich der Fahrbahn bis unter die Borde, nachdem es sich um die erste Abdichtung aus dem Jahr 1977 handelt.

Nachdem die Sinkkästen und Tropfüllen ebenfalls zur Abdichtung gehören und in den verwendeten Dimensionen und Materialien nicht mehr dem aktuellen Stand der Technik entsprechen und auch Schäden infolge Korrosion aufweisen, sind diese mit zu erneuern. (Pos.: 5.170/5.180 / 5.190 / 5.1.100)

Zusammengefasst bedeutet dieses, dass der Aufbau auf der Fahrbahntafel zwischen den Borden vollständig neu hergestellt wird.

Der Schnittpunkt wurde hierbei so gewählt, dass bei einer späteren Instandsetzung der Kappen, einschließlich der unterhalb befindlichen Abdichtung, auf die schon instand gesetzte Fläche angeschlossen werden kann. ( Pos.: 5.1.50 / 5.160)

Der Abtrag der Schutzschicht, einschließlich Abdichtung erfolgte wiederum mittels Fräse. Hierbei wurde diese so eingestellt, dass sich der Betonabtrag unter der Abdichtung auf ein Minimum reduziert.

Trotz dieser Maßnahme wurden Bewehrungseisen teilweise freigelegt. Dieses liegt an einer äußerst geringen Betondeckung auf der Fahrbahntafel unter 10 mm. Zudem musste an den Bauwerksenden auf der stromabwärtigen Seite Tiefpunkte festgestellt werden, die nicht in die Tropftüllen oder Sinkkasten entwässern.

Ein vollflächiger Auftrag von PCC zur Reprofilierung der Fahrbahntafel und Wiederherstellung des Korrosionsschutzes war aufgrund fehlender Höhe im Bezug auf OK Kappe und Fahrbahngradienten nicht möglich.

Aus diesem Grunde wurden die freigelegten Eisen einzeln korrosionsgeschützt. Im Bereich der Tiefpunkte wurde eine weitere Tropftülle angeordnet, die aufgrund der darunter liegenden Auflagerbank abgewinkelt ist. Bereichsweise erfolgte auch ein Ausgleich mittels PCC in der Fläche.

( 5.1.80.5.1.110/5.150/5.160/5.170/5.180/5.190)

Der Nachtrag ist demnach dem Grunde nach gerechtfertigt.

Für den Vermerk:  
München, den 17.06.2014  
STAATLICHES BAUAMT FREISING

Gesehen:  
München, den  
STAATLICHES BAUAMT FREISING

Raiko Brandt  
Techn. Oberinspektor

Robert Braun  
Baurat