

## Servicii de arhitectură, de construcții, de inginerie și de inspecție

I.D.: 6833638

---

Data publicarii	20.06.15	Coduri CPV	71000000
-----------------	----------	------------	----------

---

Termenul limita pentru depunere: 21.07.15 10:30

Descriere: Die Bundesautobahn BAB A 671 verbindet im Süden die BAB A 60 bei Mainz-Bischofsheim mit der BAB A 66 bei Wiesbaden im Norden. Sie überquert bei Hochheim den Main und stellt den Anschluss an die Industriestandorte Mainz – Gustavsburg und Rüsselsheim her. Nördlich der Strombrücke über den Main (Teilbauwerk A) (Stahlbrücke) schließen die Vorlandbrücken (Teilbauwerke B, C und D) an. Die Vorlandbrücken haben einen durchgehenden Überbauquerschnitt für beide Fahrtrichtungen. Die Teilbauwerke B, C und D werden abgebrochen und an gleicher Stelle durch einen Neubau ersetzt. Angaben zu den Bestandsbauwerken (Teilbauwerke B, C, D): Die Vorlandbrücken wurden im Jahr 1966 erstellt und sind flach gegründet. Im Querschnitt handelt es sich um längs und quer vorgespannte 4-stegige Plattenbalken. Teilbauwerk B: 12-feldriger Durchlaufträger zwischen der Flussbrücke (Teilbauwerk A) und der Brücke über die Bahnstrecke Länge 424,30 m Teilbauwerk C: 1-Feld-Träger über die Bahnstrecke Länge = 47,50 m Teilbauwerk D: 8-feldriger Durchlaufträger zw. Brücke über die Bahnstrecke und dem Autobahndamm Länge = 277,80 m Die Stützweiten der Teilbauwerke B und D betragen zwischen 30,0 m und 35,40 m. Im Jahr 2005 wurden als Verstärkungsmaßnahme in Längsrichtung bei den TBW B und D jeweils 4 externe Spannglieder (je 1 Spannglied pro Steg) eingebaut. Die gesamte Maßnahme – Abriss und Neubau – muss unter Aufrechterhaltung des Verkehrs auf allen 4 Fahrspuren durchgeführt werden. Die Baumaßnahme liegt teilweise im Überschwemmungsbereich bzw. Abflussgebiet des Mains und am Rand des LSG „Hessische Mainauen“. Weiterhin grenzt das Baufeld an hochwertige Weinlagen, die durch die Maßnahme nicht beschädigt werden dürfen. Angaben zum neuen Bauwerk: Für jede Fahrtrichtung ist eine separate Brücke mit 12 m Fahrbahnbreite zwischen den Borden erforderlich. Die Autobahnachse wird beim Ersatzneubau beibehalten. Die neuen Bauwerke sollen in Spannbetonbauweise hergestellt werden. Der Ersatzneubau ist in fünf Phasen geplant: Bauphase 1 Verbreiterung und Verstärkung der westlichen Brückenhälfte zur Aufnahme des bauzeitlichen 4+0-Verkehrs. Bauphase 2 Aufschneiden des Überbaus in Längsrichtung und Abbruch der östlichen Brückenquerschnittshälfte. Die Querspannglieder werden ohne Einbau neuer Ankerkörper durchtrennt. Bauphase 3 Herstellung des Ersatzneubaus für die erste Richtungsfahrbahn (östliche Brücke) Bauphase 4 Umlegung des 4+0-Verkehrs auf die neue östliche Brücke, Abbruch der verstärkten und verbreiterten westlichen Brückenhälfte Bauphase 5 Neubau westliche Brücke Die Fahrbahnverziehungsbereiche von der verbreiterten westlichen Brückenhälfte zum anschließenden Straßendamm bzw. zur stählernen Strombrücke liegen außerhalb der Vorlandbrücken. Der Straßendamm bzw. die Stahlbrücke müssen entsprechend angepasst und verbreitert werden. Die im Einzelnen zu erbringenden Ingenieurleistungen sind unter Punkt II.2.1 näher aufgeführt.

---