

Bestandsaufnahme der Betonschäden und Herstellung der Verkehrsicherheit am Geb. 26.00 der HHU

Projektbezeichnung SAP: D-HHU 26.00 IUEBA Betoninstandsetzung (40-12-2348-13-010)

Einleitung

Zur Feststellung des IST-Zustandes der Betonbauteile sind handnahe Bestandsaufnahmen der Betonschäden erforderlich. Desweiteren werden bereits erkannte lose Betonabplatzungen entfernt, um die Verkehrssicherheit der Gebäude herzustellen.

Gebäudebereiche/Fassadenbereiche der Bestandsaufnahme

Seitens Kempen Krause Ingenieure (KKI) wurden Untersuchungsabschnitte mit den Nummern 1-9 (siehe beigefügter Plan 20160312_Übersichtsplan-Befahrungsbereiche inkl Hindernisse_2017-02-03) zur Bestandsaufnahme an Fassaden angegeben. Die Untersuchungsabschnitte sind an der Ost- und Westseite durch die baulichen Gegebenheiten abgegrenzt. In Nord-Süd-Richtung verlaufen Verkehrs- bzw. Flucht und Rettungswege durch die Untersuchungsabschnitte.

Ablauf der Bestandsaufnahme / Herstellung der Verkehrssicherheit

Die Arbeiten werden vom 27.02.2017 bis voraussichtlich 03.05.2017 durchgeführt.

In den einzelnen Abschnitten 1-6 werden im ersten Schritt bereits festgestellte Verkehrsunsicherheiten durch lose Betonabplatzungen durch Fa. Steckmeister entfernt und im zweiten Schritt die Bestandsaufnahme durch Kempen Krause Ingenieure (KKI) durchgeführt. In den Abschnitten 7-9 wird die Bestandsaufnahme durch KKI durchgeführt.

Der detaillierte Ablauf ist im beigefügten Ablaufplan Befahrung 26.00, Stand 09.02.2017 dargestellt.

Herstellung der sichern Arbeitsplätze

Die Abschnitte 1-6 werden mit einer Hubarbeitsbühne der Fa. Gerken Typ GSA 30 J befahren. Die maximale Attikahöhe im Bereich der Befahrungsabschnitte liegt bei ca. 25 m. Die maximale Arbeitshöhe der Bühne liegt bei 30.20 m. Das Eigengewicht der Bühne beträgt 4.300 kg und ist somit auf dem Pflasterbelag, der als Feuerwehruzufahrt für eine Achslast von 10 Tonnen ausgelegt ist, einsetzbar. Die konkreten Aufstellflächen der Hubarbeitsbühne sind vom Bediener eigenverantwortlich festzulegen, da Lichtschächte, Kanaldeckeln, Grünanlagen und andere Untergründe ggf. eine geringere Tragfähigkeit aufweisen.

Die Abschnitte 7-9 werden über Gerüste auf den angrenzenden Dachflächen erreicht. Zur Einrüstung der Abschnitte 7 und 8 wird das Gerüstmaterial über einen Bauaufzug auf die Dachfläche transportiert. Zur Einrüstung des Abschnittes 9 wird das Gerüstmaterial mittels Ladekran vom LKW auf die Dachfläche des eingeschossigen Anbaues gehoben.

Art der Absperrung

Die durch die einzelnen Untersuchungsabschnitte verlaufenden Verkehrs- bzw. Flucht und Rettungswege werden im Bereich der Verkehrswege durch Absperrschranken abgesperrt. Im Bereich von Grünflächen wird die Absperrung ggf. als Rot-Weis Kette ausgeführt.

Wechselwirkungen mit betrieblichen Tätigkeiten

Bei den Untersuchungsabschnitten 1-6 liegen Wechselwirkungen mit den Flucht- u. Rettungswegen sowie mit den Verkehrswegen der Studierenden vor. Die Verkehrswegen der Studierenden werden für den Zeitraum der Bestandsaufnahme / Herstellung Verkehrssicherheit gesperrt. Die Erreichbarkeit von Gebäudeteilen ist durch vorhandene alternative Verkehrswege innerhalb und außerhalb des Gebäudes sichergestellt.

Ebenso bestehen alternative Flucht- u. Rettungswege in den Befahrungsabschnitten 1-4, sodass eine Absperrung ohne Sicherungsposten möglich ist. Im Falle eines Rettungseinsatzes kann die Absperrung von den Einsatzkräften der Feuerwehr mit geringem Aufwand entfernt werden.

In Befahrungsabschnitten 5 und 6 in denen keine alternative Flucht- u. Rettungswegführung möglich ist, sind Sicherungsposten vorgesehen. Diese Sicherungsposten werden vom jeweiligen Unternehmen (KKI/Steckmeister) gestellt und öffnen die Absperrung im Flucht- und Rettungsfall.

Die Abschnitte 7-9 befinden sich außerhalb von Verkehrswegen und bedürfen keiner Absperrung und sind terminlich und verkehrswegetechnisch unabhängig von den betrieblichen Tätigkeiten.

Aufgestellt: R. Grandau (PV PB3)