



Stadt
Offenburg

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

127/17

Beschluss	
Nr.	vom
wird von StSt OB-Büro ausgefüllt	

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.1

Bearbeitet von:
Steck, Joachim

Tel. Nr.:
82-2310

Datum:
06.09.2017

1. Betreff: Brücke über die Kinzig in Griesheim

2. Beratungsfolge:	Sitzungstermin	Öffentlichkeitsstatus
1. Verkehrsausschuss	18.10.2017	öffentlich
2. Gemeinderat	27.11.2017	öffentlich

Beschlussantrag (Vorschlag der Verwaltung):

Der Verkehrsausschuss empfiehlt dem Gemeinderat folgenden Beschluss:

- Die Brücke wird auf 3 t zulässiges Gesamtgewicht begrenzt.
- Der Rhythmus der Hauptuntersuchungen wird auf drei Jahre verkürzt.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

127/17

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.1

Bearbeitet von:
Steck, Joachim

Tel. Nr.:
82-2310

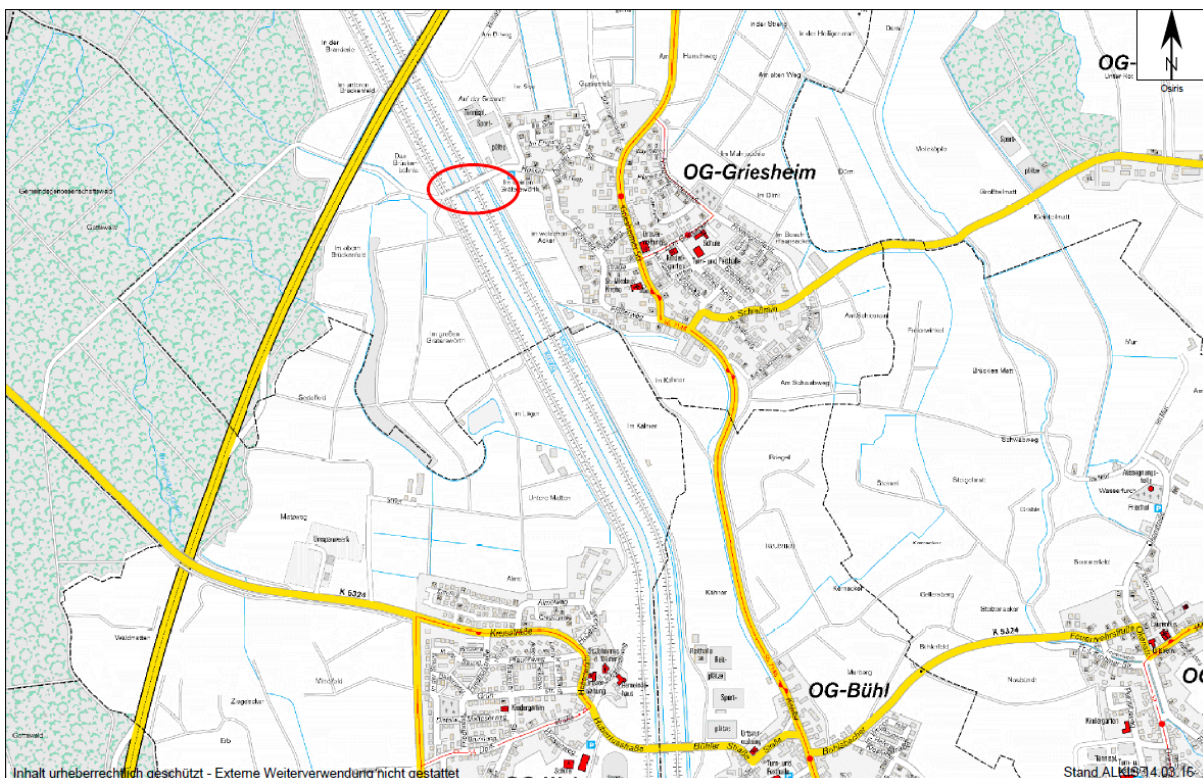
Datum:
06.09.2017

Betreff: Brücke über die Kinzig in Griesheim

Sachverhalt/Begründung:

Die Vorlage dient dem strategischen Ziel C 3 - Die Stadt gewährleistet eine richtlinienkonforme Verkehrsinfrastruktur, welche möglichst allen Bedürfnissen der Verkehrsteilnehmer gerecht wird.

1. Kinzigbrücke in Griesheim



1.1 Ausgangslage

Die Kinzigbrücke in Griesheim wurde 1959 in Spannbeton hergestellt. Die Brücke wurde für landwirtschaftlichen Verkehr bis 12 t zulässigem Gesamtgewicht bemessen.

Die theoretische Nutzungsdauer für Spannbetonbrücken liegt bei 70 Jahren und wäre somit im Jahr 2029 erreicht.

Auf Grund von Schäden an den Rollenlagern im Bereich der Widerlager, Betonabplatzungen im Bereich des Überbaus sowie Korrosionsschäden an den Geländern wurde die Brücke im Jahr 1996 einer ersten Instandsetzung unterzogen. Hierbei wurden unter anderem die Rollenlager im Bereich der Widerlager durch Elastomerlager ersetzt.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

127/17

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.1

Bearbeitet von:
Steck, Joachim

Tel. Nr.:
82-2310

Datum:
06.09.2017

Betreff: Brücke über die Kinzig in Griesheim

Bei den regelmäßig stattfindenden Brückenprüfungen der letzten Jahre wurde festgestellt, dass sich die Elastomerlager im Bereich der Widerlager in Querrichtung verformt haben. Die nördlichen Lager auf den Pfeilern weisen unübliche Luftspalten auf. Da die Brücke sonst keine Risse aufweist und mit einer Gesamtnote von 2,9 (von max. 4,0) noch als unkritisch bewertet ist, bestand zunächst kein unmittelbarer Handlungsbedarf.

Bei der letzten Prüfung wurde jedoch eine leichte Zunahme der Verformungen festgestellt.

1.2 Weitere Vorgehensweise

Auf Grund der ungewöhnlichen Auslenkung des Überbaus wurde ein erstes Ingenieurbüro mit einer ersten Nachrechnung beauftragt. Zu diesem Zeitpunkt lag die originale statische Berechnung der Brücke nicht vor.

Das Büro kam zum Ergebnis, dass die Brücke mit einer Lastreduzierung auf 3 t noch ein paar Jahre weiter betrieben werden kann, jedoch vor Ablauf der theoretischen Nutzungsdauer durch einen Neubau zu ersetzen ist.

Dieses erste Ergebnis wurde am 18.01.2017 im Verkehrsausschuss (Drucksache 214/16) vorgestellt. Dieser hat die Verwaltung beauftragt, Alternativen zum Neubau der Brücke zu suchen und dem Verkehrsausschuss erneut zur Beratung vorzulegen.

Als erste Maßnahme wurde ein zweites Gutachten beauftragt, für welches mittlerweile alle Originalunterlagen zur Verfügung gestellt werden konnten. Dieses kommt zu einem ähnlichen Ergebnis. Hier wurde jedoch bei der Prüfung der ursprünglichen statischen Berechnung festgestellt, dass die Lagerbemessung fehlerhaft war. Daher empfiehlt auch dieses Gutachten, die Brücke auf 3 t zu begrenzen und die Lagerspalte zu sichern. Unter diesen Voraussetzungen geht das zweite Gutachten davon aus, dass die Brücke die theoretische Nutzungsdauer voraussichtlich erreicht.

1.3 Erforderliche Maßnahmen

Die Brücke wird auf 3 t zulässiges Gesamtgewicht reduziert. Hierfür wird die Breite der Zufahrt durch Betonpoller reduziert. Diese werden, zur besseren Sichtbarkeit, mit selbstreflektierenden Schraffen ausgestattet. Die Luftspalte der Lager im Bereich der Pfeiler werden durch Stahlkeile geschlossen. Als zusätzliche Maßnahme zur Sicherstellung der Gebrauchstauglichkeit, wird der Rhythmus der Hauptuntersuchungen von sechs auf drei Jahre verkürzt.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

127/17

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.1

Bearbeitet von:
Steck, Joachim

Tel. Nr.:
82-2310

Datum:
06.09.2017

Betreff: Brücke über die Kinzig in Griesheim

1.4 Kostenschätzung

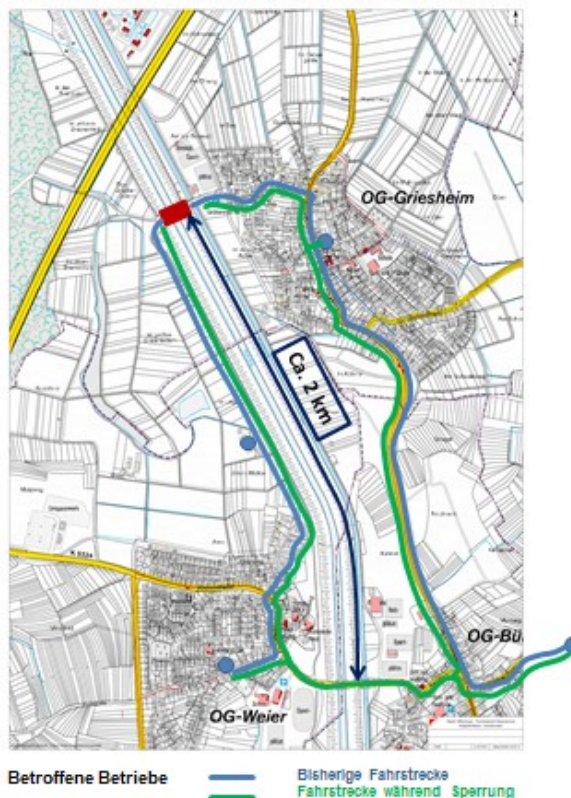
Die voraussichtlichen Kosten für die Verengung der Fahrbahn mit Poller, einschließlich Markierung und Beschilderung, belaufen sich auf ca. 3.000,- €. Die Hauptuntersuchungen schlagen mit ca. 2.500,- € je Prüfung zu Buche.

1.5 Auswirkungen auf den landwirtschaftlichen Verkehr

Auf dem nachfolgenden Stadtplanausschnitt ist die Umfahrung der Wirtschaftswegbrücke über die Kinzig kenntlich gemacht. Dem Stadtplanauszug können zusätzlich die in der Hauptsache betroffenen Landwirte entnommen werden. Diese Landwirte haben für die Brücke in Griesheim Ausnahmegenehmigungen für Sonderfahrzeuge beantragt.

Bei einer Verkehrserhebung im Sommer 2016 wurde auf der Brücke ein Verkehrsaufkommen von 200 Pkw/Tag und 10 Landmaschinen festgestellt. In Griesheim waren am 01.01.2016 insgesamt 102 Nutzfahrzeuge registriert (Statistisches Landesamt).

Umleitung für Schwerverkehr Kinzigbrücke Griesheim



Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

127/17

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.1

Bearbeitet von:
Steck, Joachim

Tel. Nr.:
82-2310

Datum:
06.09.2017

Betreff: Brücke über die Kinzig in Griesheim

Von der Lastreduzierung ist somit gemäß der Karte in der Hauptsache ein Landwirt in Griesheim betroffen. Dieser hat einen maximalen Umweg von ca. 4 km zu fahren, um Felder in der Nähe der lastreduzierten Kinzigbrücke zu erreichen. Daneben sind Unterhaltungsfahrzeuge (Traktor 7 t, eine Mähmaschine 3,8 t und ein VW Kombi mit Anhänger 4 t) des Regierungspräsidiums zur Durchführung von Unterhaltungsarbeiten an der Kinzig betroffen. Der Abwasserzweckverband benutzt die Brücke mit einem Lkw zum Abtransport von Rechengut aus dem dort befindlichen Pumpwerk. Ansonsten sind verschiedene Landwirte und im Winter die Selbstwerber im Gottswald betroffen.

2. Zusammenfassung

Keines der beiden Gutachten kann die Verschiebung des Überbaus abschließend erklären. Daher ist aus Sicherheitsgründen eine Reduzierung der Verkehrslast auf 3 t unvermeidbar.

Obwohl der Überbau äußerlich keine Schäden aufweist, kann nicht zweifelsfrei ausgeschlossen werden, dass durch die Verformungen eine Überbeanspruchung der Spannbewehrung vorliegt. Daher muss davon ausgegangen werden, dass die Brücke aus Sicherheitsgründen, nach ihrer theoretischen Nutzungsdauer von 70 Jahren, abgebrochen werden muss. Das wäre um das Jahr 2029 der Fall.