

B e r a t u n g s f o l g e:

- | | | | |
|---------------------------------------|------------|--------------|---|
| 1. Ausschusses für Umwelt und Technik | 27.04.2016 | Entscheidung | Ö |
|---------------------------------------|------------|--------------|---|

Franz Baur/18.04.2016

gez. Dezernent / Datum

Gemeinsamer Antrag von Bündnis 90/Die Grünen, ÖdP und Die Linke zur K 8011 Brücke Eglolfstal

I. Beschlussentwurf:

Der Bedarf, einen neuen Belag auf der Brücke der K 8011 einzubauen, besteht nicht.

II. Kurzdarstellung der Sach- und Rechtslage:

Der Antrag ist als Anlage 1) beigefügt. Zum übergeordneten Thema des Ersatzneubaus der Brücke wird auf ausführliche Sitzungsvorlagen diverser AUT und Kreistags-sitzungen verwiesen. Auf eine neuerliche Darstellung der Inhalte wird verzichtet.

Straßenzustand:

Auf der gesamten K 8011 von der B 12 bis zur Argenbrücke weist der Fahrbahnbelag Netzrisse, Randschäden und teilweise Fahrbahnausbrüche auf. Die stärksten Fahrbahnausbrüche befinden sich auf der westlichen Brückenseite. Der Belag auf der östlichen Brückenseite ist in wesentlich besserem Zustand (Bilder siehe Anlage 2).

Die Schäden sind von der Einmündung der Gemeindeverbindungsstraßen nach Ma-laichen bis zur Argenbrücke beschildert. Durch diese Beschilderung und das kleinflächige Instandsetzen des Belages ist das Notwendige getan. Weitere Reparaturmaßnahmen sind derzeit aufgrund des anstehenden Ersatzneubaus und der hierdurch ausreichend hergestellten Verkehrssicherheit nicht angedacht. Wodurch von den Antragstellern die Gefahr für einen Schulbus gesehen wird, wurde im Antrag nicht ausreichend erläutert. Daher kann hier keine Stellungnahme erfolgen

Rechtslage:

Die Rechtslage wurde von der Regierung von Schwaben aufgrund einer Anfrage der Bürgerinitiative bereits geprüft. Der Schriftverkehr ist als Anlage 3 beigefügt. Im Ergebnis wird kein Fehlverhalten der Verwaltung gesehen.

Technische Stellungnahme:

1) Das Bauwerk ist 90 Jahre alt. Die Betondeckung des Bauwerkes ist gering. Der Beton selbst ist porös. Die Carbonatisierung des Betons ist bereits so lange so weit vorangeschritten, dass die Bewehrung (der Stahl im Beton) keinen Korrosionsschutz mehr hat und teilweise schon durchgerostet ist. Nähere Erläuterungen zu diesem Vorgang sind in Anlage 4 dargestellt.

Die notwendigen Arbeiten wie z.B. Abdichtung der Fugen wurden im Dezember 2015 erledigt. Weitere Maßnahmen würden zum jetzigen Zeitpunkt keine wesentliche schützende Wirkung mehr entfalten.

2) Unabhängig von 1) wäre ein Belag selbst auch nicht vollständig wasserundurchlässig. Das gesamte Bauwerk kann ohnehin nicht abgedichtet werden, sondern nur die unter dem Fahrbelag liegende Brückenplatte. Eben hier sind die Schäden aber schon weit vorangeschritten und können nicht mehr aufzuhalten werden.

Die seitlich aufragenden, tragenden Betonbrüstungen sind immer der Witterung ausgesetzt und über diese wird auch immer Wasser in die Fahrbelagplatte sickern. Darüber hinaus überspannt die Brücke bekanntlich die Obere Argen. Durch das Gewässer besteht eine dauerhaft erhöhte Feuchtigkeit, welche auch von unten in den Beton eindringt.

Wenn man trotz obiger Ausführungen die Brückenplatte wenigstens von oben her etwas mehr abdichten wollte, dann müsste nach Aussage des vom Straßenbauamt beauftragten Ingenieurbüros eine Teilsanierung durchgeführt werden. Hierbei wäre der gesamte bituminöse Aufbau bis auf den Beton abzunehmen, loser Beton zu entfernen, eine Abdichtung aufzubringen und darauf eine Gußasphaltschutzschicht sowie eine Deckschicht einzubauen. Hierbei wäre allerdings am Tragwerk selbst kein einziger Schaden behoben. Das Risiko, dass durch die Bautätigkeit weitere zusätzliche Schäden entstehen und die Tragfähigkeit des Bauwerks eher noch weiter geschwächt wird, wäre hierbei enorm hoch.

3) Laut nachfolgender Zusammenstellung wären allein für den Einbau einer Deckschicht folgende Fahrzeuge / Geräte zeitgleich auf der Brücke:

Kleiner Fertiger bis 5 m Breite:	11 t
Walze:	6 t
<u>LKW 2-Achser mit Asphalt beladen:</u>	<u>16 t</u>
Ergibt in Summe:	33 t

Daher müsste zunächst über eine statische Berechnung nachgeprüft werden, ob die Brücke diese Belastungen überhaupt noch aufnehmen kann. Hierbei müssten allerdings Annahmen über vorhandene Restquerschnitte des tragenden Stahls getroffen werden, die immer unsicher sind. Dies hat ja schließlich auch zu der vorhandenen Beschränkung der Brücke auf 7 t geführt.

Darüber hinaus bestehen Bedenken bezüglich der Vibrationen/ Verdichtungsenergie, welche die Walze in das Bauwerk beim Verdichten des Asphalts einbringen würde.

Zusammenfassung:

Die wirtschaftlich und technisch sinnvollen Maßnahmen wurden veranlasst. Durch die Aufbringung eines neuen Belags lässt sich das Schadensbild der Brücke nicht stoppen. Vielmehr sind dadurch zusätzliche Beschädigungen zu befürchten.

Anlagen:

Anlage 1 Gemeinsamer Antrag Brücke Eglofs

Anlage 2 Bilder K 8011 Belag

Anlage 3 Anfrage Sanierung der BI und Antwort der Reg v Schwaben

Anlage 4 Erläuterung Carbonatisierung Beton