

MITTEILUNG MI-91/2021

ERSTELLT DURCH	ERSTELLT AM	SITZUNGSTEIL		
Straßenbau	10.05.2021	öffentlich		
GREMIUM	STATUS	TERMIN	EINLADUNG	TOP
Ausschuss für Sicherheit und Ordnung	zur Kenntnis	16.06.2021	3/20	

BEZEICHNUNG DES TAGESORDNUNGSPUNKTES

Teilspernung des östlichen Gehweges der Brücke Kurt-Schumacher-Straße

Im Rahmen der digitalen Erörterungskonferenz am 02.03.2021 sind dem Ausschuss für Sicherheit & Ordnung die Ergebnisse der durchgeführten Nachrechnungen von vier Brückenbauwerken nach der „Richtlinie zur Nachrechnung von Straßenbrücken im Bestand“ vorgestellt worden. Das mit der Nachrechnung beauftragte Ingenieurbüro hat dabei u.a. die Sperrung der äußeren 3 m des östlichen Geh- und Radweges der Brücke Kurt-Schumacher-Straße empfohlen, um diesen Bereich zu entlasten und somit die festgestellten Defizite in der Tragfähigkeit zu reduzieren.

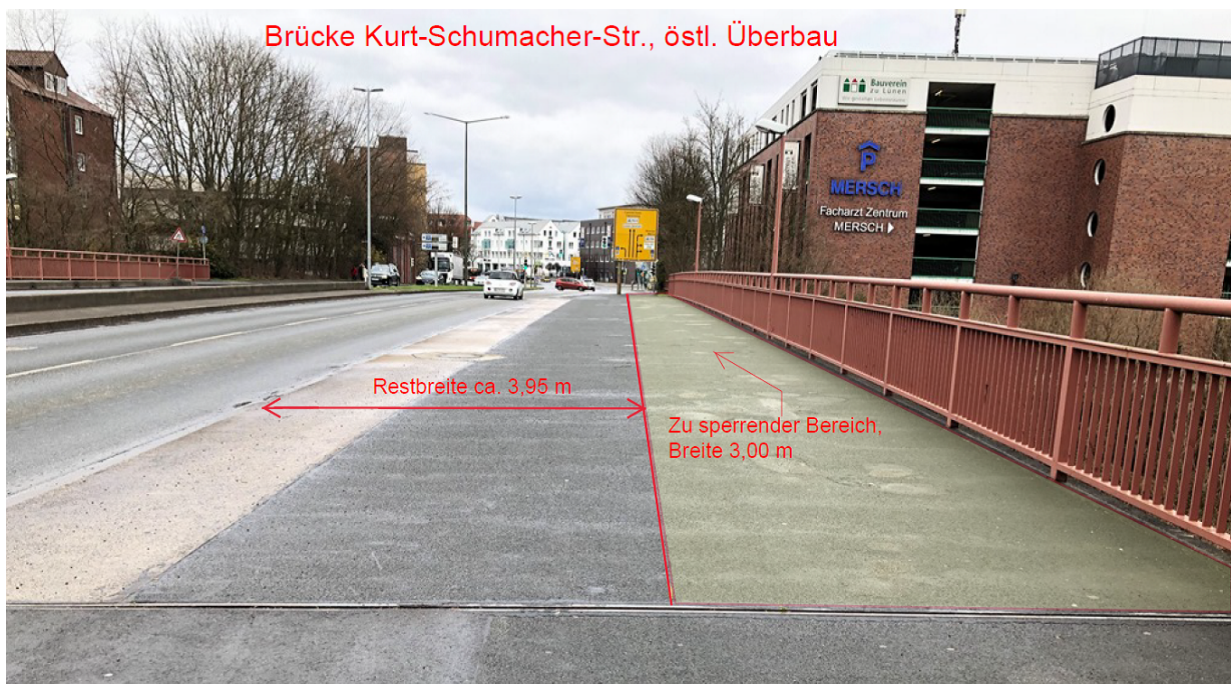


Bild 1 Abzusperrender Bereich

Zur Entlastung bieten sich folgende zwei Möglichkeiten an:

- Variante 1: Vollständiger Rückbau des zu sperrenden Bereichs
- Variante 2: Absperrung der äußeren 3 m des östlichen Gehweges

Die Variante 2 kann mittels eines fest verankerten Doppelstabmattenzaunes, Höhe 1,20 m (Variante 2.1) oder mittels mobiler Baustellenabsperreschranken, Höhe 1,00 m (Variante 2.2) realisiert werden.

Variante 1:

Eine bereits durchgeführte statische Untersuchung hat ergeben, dass ein Rückbau der äußeren 3 m keine negativen Auswirkungen auf das Tragverhalten des restlichen Brückenbauwerks hätte und somit realisierbar wäre.

Zur Umsetzung dieser Maßnahme wäre zunächst ein externes Ingenieurbüro zu beauftragen, um den Rückbau statisch und konstruktiv zu planen.

Die Umsetzung dieser Maßnahme würde eine Sperrung des kompletten östlichen Geh- und Radweges sowie der rechten Fahrspur auf einer Länge von ca. 60 m erfordern. Der gesamte Geh- und Radwegverkehr müsste bauzeitlich mit einem Umweg von ca. 240 m über die Stadttorstraße geführt werden.

Bei Ausführung dieser Variante ist die „*Richtlinien für passiven Schutz an Straßen durch Fahrzeug-Rückhaltesysteme, Ausgabe 2009*“ (RPS) zu beachten. Hiernach sind bei Brücken, die Straßen mit $v_{zul} \leq 50$ km/h überführen, eine Schrammbordhöhe von 15-20 cm sowie ein Geländer mit Seil im Handlauf entsprechend den Richtzeichnungen des *Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur* zu berücksichtigen.

Die Montage eines Geländers, welches den Richtzeichnungen entspricht, wäre realisierbar. Die erforderliche Schrammbordhöhe ist in der Örtlichkeit jedoch nicht vorhanden. Sie beträgt lediglich 12-13 cm und genügt somit nicht den Anforderungen der RPS 2009.

Dies hätte zur Folge, dass zur Gewährleistung eines Anprallschutzes für abirrende Fahrzeuge auf dem verbleibenden Gehwegbereich im Abstand von 50 cm vom Fahrbahnrand eine Schutzeinrichtung vorzusehen wäre. Diese könnte aus einer fest verankerten Schutzplanke oder aber einer mobilen Schutzwand bestehen. Für den Geh- und Radwegverkehr stünde zwischen der Schutzeinrichtung und dem neuen Geländer eine Breite von ca. 2,60 m zur Verfügung.

Für die Umsetzung dieser Maßnahme wird die Bauzeit mit 4-6 Wochen abgeschätzt.

Variante 2:

Sowohl bei der Variante 2.1 (Doppelstabmattenzaun) als auch bei der Variante 2.2 (Absperreschranken) wäre die RPS 2009 nicht zu berücksichtigen, da an der vorhandenen Situation keine Veränderungen vorgenommen werden und somit Bestandsschutz gilt.

Beide Ausführungsvarianten wären kurzfristig ohne zusätzliche Planungsleistungen umsetzbar. Bei Ausführung der Variante 2.2 (Absperreschranken) ist zu beachten, dass diese 2x wöchentlich kontrolliert werden müssten.

Bei beiden Varianten muss damit gerechnet werden, dass der abgesperrte Bereich mehrmals jährlich von Verunreinigungen gesäubert werden muss.

Nach Abwägung der Vor- und Nachteile scheint die Absperrung mittels eines Doppelstabmattenzauns (Variante 2.1) am wirtschaftlichsten, da bis auf eventuelle Reinigungskosten keine weiteren Unterhaltungskosten anfallen.



Bild 2 Muster eines Doppelstabmattenzaunes in anthrazit



Bild 3 Beispiel einer Absperrung mittels Absperrschranken

Finanzielle Auswirkung

Für die Umsetzung der Variante 1 wären Mittel in Höhe von voraussichtlich 100.000 – 150.000 € brutto erforderlich. Vor dem Hintergrund, dass das mit der Nachrechnung beauftragte Ingenieurbüro den mittelfristigen Neubau der Brücke Kurt-Schumacher-Straße empfohlen hat, ist diese Variante aus der Sicht der Fachabteilung unwirtschaftlich und wird somit nicht weiter verfolgt.

Bei Ausführung der Variante 2.1 (Doppelstabmattenzaun) werden Mittel in Höhe von ca. 10.000 € brutto benötigt (ohne Berücksichtigung eventueller Reinigungskosten).

Für die Variante 2.2 (Absperrschranken) werden Kosten in Höhe von ca. 5.500 € brutto veranschlagt. Hinzuzurechnen sind hierbei jedoch noch die wöchentlichen Kontrollfahrten, die zusätzliche Kosten in Höhe von ca. 7.000 € brutto pro Jahr verursachen würden.

Die Absperrung mittels eines Doppelstabmattenzauns (Variante 2.1) ist somit die wirtschaftlichste Lösung und soll kurzfristig umgesetzt werden.

Inklusionsverträglichkeit

Durch die Teilspernung des östlichen Geh- und Radweges der Brücke Kurt-Schumacher-Straße wird die Inklusionsverträglichkeit nicht beeinträchtigt.