

## Stellungnahme des Amtes für Verkehr zur Brücke Hasbachtal über den Hasbach

### 1) Fragen eines Dornberger Bürgers:

#### **Frage: Wie breit muss eine Straße und Brücke für LKWs sein?**

➤ Breite (Straße / Brücke)

Regelwerke der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) geben uns Querschnitte und Breiten für den Neubau vor. Für Nebenwege, Wirtschaftswege, etc., so auch die Straße Hasbachtal, sind 4 m Fahrbahnbreite als Vorgabe für den Neubau gültig. Im „normalen“ Straßenquerschnitt kommen beidseits mit „Schotter“ befestigte, seitliche Bankettstreifen von je 50 cm hinzu. Bei einem Brückenquerschnitt sind beidseits seitliche Brückenkappen, die sich durch eine Höhe von 20 cm von der Fahrbahn abgrenzen, vorzusehen. Geländer stehen beim Neubau unter 50 cm Abstand zum Fahrbahnrand.

Die im Bestand vorhandene, nach älteren Regelwerken gebaute Straßenbrücke Hasbachtal weist 3,90 m Fahrbahnbreite zwischen den Brückenkappen auf. Die vorhandenen Geländer stehen unter ca. 20 cm Abstand zu den Fahrbahnrändern.

#### **Frage: Wieviel Tonnen Schutzpower hat eine Brücke, bevor diese Risse bekommt?**

➤ „Schutzpower“ (= Traglastreserve)

Für jede „moderne“ Brücke wird vor dem Bau eine statische Berechnung (Statik) aufgestellt. So sollen die Abmessungen und Bauteile einer Brücke angemessen dimensioniert und auszulegen werden. Eine Statik enthält auch Sicherheitsreserven. Bei der alten, vorhandenen Brücke im „Hasbachtal“ liegt uns allerdings eine Ursprungsstatik aus der damaligen Bauzeit leider nicht vor. Demzufolge wurde im Jahr 1998 eine statische Nachrechnung dieser Bestandsbrücke vom Ingenieurbüro IFB durchgeführt. Dabei konnte die Brücke „nur“ in die Brückenklasse 12 (120 kN = 12 t Gesamtlast) bei einer Radlast von 40 kN (= 4 to) eingestuft und statisch nachgewiesen werden. Selbst bei dieser Brückenklasse ergeben sich Überschreitungen der zulässigen Spannungen. Ebenso wird in der Nachrechnung explizit darauf hingewiesen, dass eine Einstufung in höhere Brückenklassen in keinem Fall zugelassen werden kann. Demnach bestehen für den Fall dieser Brücke gemäß der statischen Nachrechnung keine Traglastreserven.

### 2) TOP 4.2 „Herrichtung der Brückenbauwerke in der Straße Hasbachtal (Antrag der CDU-Fraktion vom 30.05.2021)

➤ CDU-Antrag (30.05.2021)

Um Brücken so „herzurichten“, dass sie auch von schwereren Fahrzeugen befahren werden kann, kommen grundsätzlich zwei Varianten in Frage:

Entweder durch einen statisch nachgewiesenen Neubau mit wunschgemäß eingerechneter höherer, uneingeschränkter normaler verkehrlicher Belastungsmöglichkeit oder eine Ertüchtigung der vorhandenen Brücke mittels statisch nachgewiesenen und wirksamen Verstärkungsmaßnahmen auf das gewünschte höhere Ziellastniveau.

a.) Ein Neubau kostet nach erster Einschätzung ca. rund 100.000 EUR. Aufgrund des Bauwerkszustandes nach der letzten Bauwerksprüfung 2021 wäre ein Neubau nicht erforderlich. Vor einem Brückenneubau über einem Gewässer ist hier eine wasserrechtliche Genehmigung erforderlich, wobei die hydraulischen Vorgaben für den Hasbach den neuen, vorzusehenden Brückenquerschnitt und damit auch die Baukosten stark beeinflussen.

b.) Statisch nachgewiesene und wirksame Verstärkungsmaßnahmen sind auch hier im Bestand nur bedingt und schwer umsetzbar. Hier muss man im Detail prüfen, ob und wenn ja, was mit dem Bestand technisch möglich ist und sinnvoll erscheint. Wenn eine Befahrbarkeit für „normale“ Fahrzeuge ohne lastbegrenzende Beschilderung das Ziel ist, könnte man nach erster Einschätzung wohl nur eine zweite, direkt befahrene Stahlbeton-Deckenplatte von ca. 15 bis 20 cm „schlicht aufbetonieren“, da man an der vorhandenen Decke von unten den Gewässerquerschnitt des Hasbaches über baulichen Ergänzungen nicht weiter einschränken darf. Bei einer Verstärkungsmaßnahme von oben würde sich also „eine Art langgestrecktes Fahrbahnkissen“ mit beidseitigen Anrampungen vor Ort ergeben.