

<b>STELLUNGNAHME zur Anfrage</b>  Stadtrat Johannes Honné (GRÜNE) Stadträtin Bettina Lisbach (GRÜNE)  vom: 11.04.2011 eingegangen: 11.04.2011	Gremium:  Termin: Vorlage Nr.: TOP: Verantwortlich:	<b>24. Plenarsitzung Gemeinderat</b>  <b>24.05.2011</b> <b>733</b> <b>13 b</b> <b>öffentlich</b> <b>Dez. 6</b>
<b>Zustand der Rheinbrücke Karlsruhe-Maxau laut Bauwerkshauptprüfung</b>		

Nachfolgend die Antwort des für das Bauwerk zuständigen Regierungspräsidiums Karlsruhe:

**1. Welches sind die wesentlichen Ergebnisse der Bauwerkshauptprüfung 2010 der Rheinbrücke Maxau durch das Land Baden-Württemberg gem. DIN 1076?**

Die letzte Hauptprüfung von September 2010 bescheinigt dem Bauwerk mit Noten zwischen 2,7 (Widerlager Wörth) und 2,9 (Stahlüberbau) einen insgesamt ausreichenden Bauwerkszustand.

**2. Welche Schlüsse lassen sich aus den drei Zustandsnoten der verschiedenen Brückenbauteile zwischen 2,7 und 2,9 ableiten?**

Die Bewertung mit den Zustandsnoten zwischen 2,7 und 2,9 bedeutet, dass die Standsicherheit der Konstruktion gegeben ist. Es sind jedoch Mängel vorhanden, welche langfristig die Verkehrssicherheit und die Dauerhaftigkeit des Bauwerks beeinträchtigen können. Die Beseitigung dieser Mängel wird in den Prüfberichten empfohlen. Mehr Aussagekraft ist in der Zustandsnote nicht enthalten. Zur Bewertung und Beurteilung der Mängel müssen die einzelnen dokumentierten Schadensbilder betrachtet werden.

**3. Worauf gründet die vom Regierungspräsidium in der Pressemitteilung vom 25.03.2011 angegebene Restlebensdauer von 4 (sic!) Jahren?**

Die theoretische Restlebensdauer wurde in einem beauftragten Gutachten im November 1997 bestimmt. Sie wurde für die maximal beanspruchten Bauteile mit 15 bis 20 Jahren abgeschätzt. D. h. im Jahr 2011 beträgt diese theoretische Restlebensdauer noch 1 bis 6 Jahre. Das Erreichen der Restlebensdauer bedeutet nicht, dass die Konstruktion zusammenbricht, sondern dass die Anzahl und Größe von Schäden, speziell von Schweißnahttrissen signifikant zunimmt. Mit entsprechenden größeren Sanierungsarbeiten kann die Brücke aber für eine weitere Nutzung ertüchtigt werden.

**4. Ergibt die aktuelle Bauwerkshauptprüfung konkrete Hinweise auf die Notwendigkeit einer Generalsanierung der Brücke und falls ja, für welchen Zeitraum?**

Die aktuelle Hauptprüfung ergibt Hinweise auf Bauwerksmängel zum Zeitpunkt der Prüfung. Daraus ergeben sich aber keine konkreten Hinweise auf Traglastreserven, Betriebsfestigkeitsreserven oder Restnutzungsdauern für einzelne Bauwerksteile oder des Gesamttragwerks oder gar für das Erfordernis einer Generalsanierung.

**5. Wie erklären sich die vielen Bemerkungen "Unterhaltungsmangel", zum Teil mit Folgeschäden, bei der letzten Prüfung?**

Diese Mängel sind im Wesentlichen auf Schäden der Fahrbahnübergangskonstruktion zurückzuführen. Diese Konstruktion wurde in den letzten Jahren häufiger instand gesetzt und kann nun nicht mehr wirtschaftlich repariert werden. Eine Erneuerung der Fahrbahnübergänge wurde bisher vermieden, um die Eingriffe in den fließenden Verkehr so gering wie möglich zu halten. Hierdurch war die Dauerhaftigkeit der Reparaturen sowie der verbleibenden Konstruktion aber nicht so wie bei einer Erneuerung. In der Folge entstanden neue Schäden mit entsprechenden Auswirkungen für die darunter liegenden Bauteile. Diese Problematik wird durch die für das Jahr 2012 vorgesehene Erneuerung der Fahrbahnübergänge beseitigt.

**6. Wie erklären sich die vielen Mängel zur Dauerhaftigkeit ("Beeinträchtigung der Dauerhaftigkeit des Bauwerks. Eine Schadensausbreitung oder Folgeschädigung anderer Bauteile ist zu erwarten.") mit dem Zusatz "Alter Schaden nicht behoben"? Warum wurden diese Mängel in den sieben Jahren seit der vorherigen Prüfung nicht behoben?**

Siehe Antwort zu 5.

**7.+8. Wann werden alle Mängel zur Dauerhaftigkeit behoben? Wie viele der festgestellten Mängel zur Verkehrssicherheit wurden inzwischen behoben? Was ist mit den übrigen?**

Siehe Antwort zu 5. Bei allen anderen Mängeln wird eine zeitnahe Beseitigung angestrebt.

**9. Muss die Brücke verstärkt werden, damit sie die je Richtung dreispurige Verkehrsführung aushält?**

Die Brücke war ursprünglich für die Verkehrsführung mit zwei Fahrstreifen + Standstreifen je Richtung ausgelegt. Im Jahr 1993 wurden nach rechnerischer Überprüfung drei Fahrstreifen je Fahrtrichtung eingerichtet. Da aber seither sowohl die Verkehrszahlen als auch das zulässige Gesamtgewicht speziell der LKWs erheblich angestiegen sind, ist mittelfristig eine Verstärkung der Brücke erforderlich.