

## Auszug aus der Vorlage zu TOP 1.9.5 des Bauausschusses vom 26.02.2015

### Bewertung der Notwendigkeit

#### **I. Sanierung Ingenieurbauwerke**

Der Übersichtlichkeit halber werden die laut Beschluss gewünschten Erläuterungen für die Brückenbauwerke in folgende Bereiche aufgeteilt:

1. Zeitliche Notwendigkeit
2. Infrastrukturelle Notwendigkeit
3. Rechtliche Notwendigkeit
4. Standard
5. Realisierbarkeit in 2015

#### **Brücke Niederklüppelberg:**

Zu 1.

Die Brücke befindet sich baulich in einem sehr schlechten Zustand. Entsprechende Mitteilungen hierzu erfolgten bereits in den Sitzungen des Bauausschusses am 19.09.2013 (T.O.P. 1.9.5) und am 06.06.2013 (T.O.P. 1.9.5). Für die Brücke musste im Jahre 2010 eine Lastbeschränkung von 3t angeordnet werden. Im Zuge der zuletzt durchgeführten Brückenprüfung im Jahre 2012 wurde die Brücke mit der Zustandsnote 3 bewertet (die Note 4 entspricht der schlechtesten Einstufung). Laut Prüfbericht sind Schadensausbreitungen und Folgeschäden am Bauwerk zu erwarten und eine Schadensbeseitigung kurzfristig erforderlich.

Weitere Last einschränkungen hätten eine Sperrung für den motorisierten Verkehr oder gar eine Komplettspernung zur Folge. Zudem kann nicht vorhergesagt werden, ob und zu welchem Zeitpunkt ein Versagen der Brückenkonstruktion erfolgen wird. Aufgrund dessen ist eine Erneuerung in 2015 vorgesehen.

Zu 2.

Keine direkte Erschließungsfunktion von angrenzenden, bebauten Grundstücken. Umleitung über Ohl mit einem Umweg von ca. 2,3 km möglich (s. Anlage 2).

Kein ÖPNV oder Schulbusverkehr.

Die Brücke dient als Tragkonstruktion für Ver- und Entsorgungsleitungen.

Stellungnahme der Feuerwehr:

Für die Feuerwehr Klaswipper ist es besonders wichtig, schnell über die Brücke zu kommen, damit eine zeitnahe Rettung bzw. Brandbekämpfung erfolgen kann, für die Bereiche Niederklüppelberg, Hollmünde, Freihäuschen und große Waldgebiete

Stellungnahme des Straßenverkehrsamtes:

Die Brücke Niederklüppelberg sollte auch nach der Sanierung ausschließlich für Fahrzeuge bis 3,0 t (Land- und forstwirtschaftlicher Verkehr frei) beschränkt bleiben. Dies ergibt sich aus der schlechten Übersichtlichkeit bei der Einfahrt zur B 237. Das neue Gewerbegebiet und das Sägewerk sollen über die K 39 angedient werden.

Zu 3.

Im Straßenwegegesetz sind u. a. Straßenbaulast und die hiermit verbunden Aufgaben und Pflichten geregelt. Grundsätzlich ist eine Verkehrsanlage in einem für den Verkehrsteilnehmer verkehrssicheren Zustand zu halten.

Kann ein verkehrssicherer Zustand nicht mehr gewährleistet werden (z. B. aufgrund fehlender finanzieller Möglichkeiten), sind entsprechende Maßnahmen zu ergreifen. Dies kann z. B. durch Anordnung von Verkehrszeichen erfolgen – wie Last einschränkungen bis hin zu kompletten Sperrungen.

Zu 4.

Der technische Ausbaustandard einer Brücke wird in der Regel durch die örtlichen Gegebenheiten und rechtlichen Vorgaben (wasserrechtliche Vorgaben, Einhaltung Naturschutz usw.) sowie der verkehrlichen Bedeutung bestimmt. Dies hat Einfluss auf Spannweite, lichte Höhe, Durchflussquerschnitt, Geometrie, Statik und Werkstoff des neu zu errichtenden Bauwerks.

Entsprechend der DIN 1072 wurden Brücken noch in Belastungsklassen eingestuft, wie z. B. SLW30 und SLW60. Diese Norm wurde allerdings durch eine Normung nach Eurocode ersetzt und ist nicht mehr gültig. Nach aktueller Eurocode-Normung wird nun nicht mehr nach Lastklassen unterschieden, d. h., alle neu zu errichtenden Brücken sind so zu bauen, dass sie für alle im Straßenverkehr zugelassenen Fahrzeuge befahrbar sind. Nach Eurocode-Normung erfolgt lediglich eine Unterscheidung nach der Verkehrsfrequenz, wie z. B. „Lokalverkehr“. Diese Wichtung hat jedoch nur noch einen geringen Einfluss auf Statik und Dimensionierung der tragenden Teile.

Unter Berücksichtigung dieser Kriterien ist im vorliegenden Fall der Bau einer Brücke in Ort beton die wirtschaftlichste Lösung. Auf Grund der Bedeutsamkeit für Fußgänger und Radfahrer soll die Brücke mit einem einseitigen Gehweg versehen werden.

Im Rahmen der Behördenbeteiligung hat die Höhere Wasserbehörde aus gewässerökologischer Sicht für das künftige Bauwerk einen größeren Durchlassquerschnitt und somit eine Vergrößerung der Spannweite von derzeit ca. 6,5 m auf 10 m gefordert. Da diese Forderung für die Hansestadt Wipperfürth baurechtlich nicht verbindlich ist, hat die Verwaltung auf die hierdurch entstehenden Mehrkosten hingewiesen – insbesondere mit Verweis auf die Haushaltslage. In Abstimmung mit der zuständigen Behörde wurde daher eine entsprechende Förderung in Aussicht gestellt. Ein Förderantrag wurde gestellt; inzwischen liegt ein Zuwendungsbescheid durch die Bezirksregierung vor (die Förderung beträgt 90% der zuwendungsfähigen Mehrkosten).

Zu 5.

Ein Ingenieurbüro wurde bereits in 2014 mit der Ausführungsplanung und Erarbeitung der Ausschreibungsunterlagen beauftragt. Eine Ausschreibung könnte somit in Kürze erfolgen und die Baumaßnahme noch in diesem Jahr umgesetzt werden. Dies setzt allerdings eine kurzfristige Mittelfreigabe durch die Kommunalaufsicht voraus.

gepl. Sanierung/Erneuerung von Brücken				
Brückenbauwerk	Zustandsnote	gepl. Baujahr	Beschreibung	Verkehrsbedeutung
Niederklüppelberg (Nr. 52)	3 (2012)	2015	Die Gewölbebrücke über die Wipper trägt die Gemeindestraße von Klaswipper nach Niederklüppelberg. Am Bauwerk sind außerdem noch Ver- und Entsorgungsleitungen angebracht. Seit 2010 ist eine Last einschränkung von 3 t angeordnet.	Aufgrund der schwierigen Einfahrt zur B237 in Klaswipper vermutlich nur für PKW und Radfahrer bedeutsam. Der LKW-Verkehr zum neuen Gewerbegebiet wird weiterhin die K 39 nutzen. Für die Ver- und Entsorgung des Standorts ist die Brücke von großer Bedeutung.
Stillinghauser Weg (Nr. 70)	3,4 (2012)	2015	Die Gewölbebrücke über den Gaulbach stellt die einzige Erschließung der Gebäude Stillinghauser Weg 1 und 2 dar. Das Bauwerk von 1912 ist seit Oktober 2010 auf 9 t Belastung beschränkt.	Für die Anwohner von hoher Bedeutung. Bei weiterem Verfall des Bauwerks droht eine Sperrung.
Ahe Wanderparkplatz (Nr. 1)	3,8 (2012)	2016	Die Gewölbebrücke über die Kürtener Säulz erschließt den Wanderparkplatz Ahe sowie die dahinter liegenden landwirtschaftlichen Flächen. Seit 2010 ist eine Last einschränkung von 3,5 t angeordnet.	Von Bedeutung für Wandertouristen und Besucher des Ausflugslokals sowie für die Land- und Forstwirtschaft.
Niederdhünn (Nr. 48)	3,7 (2012)	2016	Die Plattenbalkenbrücke über die Große Dhünn liegt am Rand der Hoflage und erschließt die land- und forstwirtschaftlichen Flächen nördlich des Baches. Seit 2010 ist eine Last einschränkung von 3 t angeordnet.	Für die Land- und Forstwirtschaft in diesem Teil des Dhünnbals von großer Bedeutung.
Güthenhausen (Nr. 26)	3 (2012)	2017	Die Plattenbalkenbrücke über den Beverbach trägt die Gemeindestraße von Bruch (K11) über Güthenhausen nach Egen. Seit 2010 ist eine Last einschränkung von 6 t angeordnet. Die Gemeindestraße wurde in 2013 saniert.	Die Strecke wird von den Anwohnern und der Landwirtschaft aber auch als Pendleroute von und nach Radevormwald genutzt.
Brunsbachmühle (Nr. 69)	4 (2012)	2018	Die Gewölbebrücke über den Gaulbach ist seit Jan. 2012 für den Straßenverkehr gesperrt. Sie dient seither als fußläufige Verbindung zwischen der Gausstraße und der Brunsbachmühle bzw. dem Sonnenweg.	Durch die Sperrung des Bauwerks ist der Siedlungsbereich Sonnenweg/Herbstmühle nur noch über das Bauwerk Herbstmühle (Nr. 31) zu erreichen. Insbesondere für das große Altenheim fehlt seitdem ein zweiter Rettungsweg.

# Anlage 2 - Auswirkung der Sperrung BW 52

