

BESCHLUSSVORLAGE

Drs.-Nr.: 842/18 Status: öffentlich Federführend: Bauen und Umwelt	Bezugs-Drs.: Datum: 21.08.2014 Verfasser: Herr Herrmann
Brücke über die Leine - K 650 (Olxheim-Garlebsen)	

Beratungsfolge:

Ausschuss für Bau, Umwelt und Regionalplanung Sitzungstermin: 02.09.2014 Beratungsergebnis <input type="checkbox"/> beschlossen <input type="checkbox"/> mit Änderung <input type="checkbox"/> abgelehnt <input type="checkbox"/> Verweisung in Fachausschuss
Kreisausschuss Sitzungstermin: 15.09.2014 Beratungsergebnis <input type="checkbox"/> beschlossen <input type="checkbox"/> mit Änderung <input type="checkbox"/> abgelehnt <input type="checkbox"/> Verweisung in Fachausschuss
Kreistag Sitzungstermin: 17.10.2014 Beratungsergebnis <input type="checkbox"/> beschlossen <input type="checkbox"/> mit Änderung <input type="checkbox"/> abgelehnt <input type="checkbox"/> Verweisung in Fachausschuss

Finanzielle Auswirkungen: nein

ja, in Drucksache erläutert

Anlagen:

Schreiben der NLStbV vom 04.07.2014

Antrag von KTA Ebrecht

Brücke über die Leine – K 650 (Olxheim – Garlebsen)

Die Leinebrücke im Zuge der K 650 stellt eine Verbindung der Ortschaften Olxheim und Garlebsen dar.

Am 04.07.2014 informierte die Nieders. Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Geschäftsbereich Gandersheim (NLStbV) den Landkreis Northeim über den aktuellen Sachstand der 1951 erbauten Leinebrücke und die in Kürze erforderlichen Maßnahmen (siehe Anlage).

Bereits im Zuge der laufenden Bauwerksprüfung wurden im Jahr 2004 im südlichen Bereich des Überbaus der Leinebrücke Längsrisse und Abplatzungen festgestellt. Teilweise lagen die äußeren, angerosteten Spanndrahtlagen bereits frei. Zur Feststellung, ob es sich bei den am südlichen Widerlager beobachteten Schäden um Einzelfälle handelt oder ob diese repräsentativ für den gesamten Bauwerkszustand sind, wurde das Büro Dr. Meyer & Löwe GmbH mit einer objektbezogenen Schadensanalyse beauftragt. Das Gutachten weist unter anderem darauf hin, dass die Gefahr einer Spannungsrissskorrosion aus mehreren Gründen besonders groß ist. Ein Hauptgrund ist, dass die bis 1965 übliche Verwendung des schlussvergüteten Spannstahls ST 145/165 nach heutigen Erkenntnissen als äußerst empfindlich gegenüber korrosionsbedingtem Bruch eingestuft wird. Weiterhin wurde festgestellt, dass ca. 25% der Spannstahllitzen definitiv Vorschädigungen aufweisen. Da zusätzlich eine Robustheitsbewehrung fehlt, kann es jederzeit zu einem plötzlichen Versagen des Brückenüberbaus kommen, selbst wenn keine Verkehrsbelastung vorhanden ist.

Der Bericht enthält zwei Lösungsvorschläge:

1. Sanierung: Es wird eine Sanierungsvariante aufgezeigt, die bereits 1980 am Bauwerk umgesetzt worden ist. Diese Maßnahme stellte sich jedoch wenige Jahre nach der Ausführung als nicht dauerhaft und daher unwirksam heraus. Die Kosten für die Sanierung wurden mit ca. 212.300,00 € veranschlagt. Diese bauliche Maßnahme würde unter der Voraussetzung einer stringenten Überwachung lediglich den Korrosionsschutz und den Verbund der Spannglieder verbessern, jedoch nicht die Problematik der Spannungsrissskorrosion beheben.
2. Abbruch und Errichtung eines statisch einwandfreien Ersatzneubaus.

Daraufhin wurden von der technischen Verwaltung (NLStbV) Brückenvarianten erarbeitet.

Derzeit wird die Leinebrücke mittels eines Dauerüberwachungssystems überwacht, um sie für den ohnehin schon eingeschränkten Verkehr noch weiter nutzen zu können.

Nunmehr teilt die NLStbV mit, dass die Standsicherheit der Brücke aus deren Sicht nicht mehr gegeben ist und aufgrund der weiteren Schadensentwicklung Sofortmaßnahmen ergriffen werden müssen. Somit erfolgte die verkehrsbehördliche An-

ordnung der Stadt Einbeck mit einer Tonnage-Begrenzung bzw. einer späteren Vollsperrung nach Ende der Sommerferien.

Es wurde unter der Beteiligung der Polizei, der Feuerwehr, dem Rettungsdienst und dem FB III diskutiert, ob auf ein Ersatzbauwerk ganz verzichtet werden könnte.

Zum Thema Brandschutz wurde zwischenzeitlich eine Stellungnahme durch die Stadt Einbeck abgegeben, die Bedenken bzgl. eines Wegfalls der Brücke beinhaltet.

Da der Stadt Einbeck gem. § 2 Niedersächsisches Brandschutzgesetz der abwehrende Brandschutz und die Hilfeleistung in ihrem Gebiet obliegt, ist sie für diese Thematik auch grundsätzlich zuständig.

Nach Rücksprache mit Kreisbrandmeister Kühle wäre es möglich, den durch den Wegfall der Brücke entstehenden Problemen durch organisatorische Maßnahmen entgegen zu wirken. Der Brandschutz in den Ortschaften Garlebsen, Ippensen und Olxheim könnte auch nach einem Wegfall der Brücke weiterhin sichergestellt werden. Die Ortschaft Olxheim könnte wie bisher durch die Feuerwehr in Rittierode und zusätzlich durch die Feuerwehren in Billerbeck und Opperhausen unterstützt werden. Alle diese Feuerwehren verfügen über Tragkraftspritzenfahrzeuge. Des Weiteren kommt bei größeren Einsätzen eine Unterstützung durch die Stützpunktfeuerwehren in Salzderhelden, Kreiensen und Greene in Betracht, die alle über Tanklöschfahrzeuge und Löschgruppenfahrzeuge verfügen. Die Ortschaften Garlebsen und Ippensen könnten wie in der Vergangenheit durch die Feuerwehren in Negenborn und Volksen unterstützt werden. Auch diese Feuerwehren verfügen über Tragkraftspritzenfahrzeuge. Des Weiteren ist bei größeren Einsätzen auch hier eine Unterstützung durch die Stützpunktfeuerwehren in Salzderhelden, Kreiensen und Greene und zusätzlich noch durch die Schwerpunktfeuerwehr Einbeck möglich.

Die Ortschaften Garlebsen und Olxheim werden von der DRK-Rettungswache in Einbeck versorgt. Die Regelfahrstrecke von der Rettungswache Einbeck nach Garlebsen ändert sich aufgrund der Sperrung bzw. des Abrisses der Leinebrücke nicht. Die Regelfahrstrecke von der Rettungswache nach Olxheim würde sich um ca. 1,8 km und somit geringfügig zeitlich verlängern. Die gesetzlich vorgeschriebene Hilfsfrist von 15 Minuten wird aber weiterhin eingehalten und wäre somit gesichert.

Ebenso wurde die Problematik des Schülertransports beleuchtet. Die Schülerbeförderung zu den Schulen in Greene, Kreiensen, Bad Gandersheim und Einbeck kann sichergestellt werden. Durch eine neue Verkehrsführung verlängert sich die Fahrzeit für die Schülerinnen und Schüler um ca. 10 Minuten. Bei einer Sperrung der L 592 (bei Hochwasser) würde sich die Fahrzeit um ca. 15 bis 20 Minuten verlängern. Die zulässigen Schulwegzeiten gemäß der Satzung über die Schülerbeförderung im Landkreis Northeim würden weiterhin eingehalten. Auf den Landkreis kommen aber zusätzliche Kosten für Umfahrungen zu. Eine Aussage über die Höhe der Kosten wird von der Firma Tappe-Reisen erarbeitet.

Varianten

Derzeit liegen folgende Variantenuntersuchungen vor (teilweise mit Kostenschätzungen):

Variante **Nr. 1:** Einfeldbauwerk, Kosten ca. 1,4 Mio. €

Variante **Nr. 2:** Dreifeldbauwerk, Kosten ca. 2,8 Mio. €

Anmerkung zu Variante 1 und 2: Es wird darauf hingewiesen, dass beim Bau der Einfeldbrücke oder Dreifeldbrücke die Anrampungen bei Hochwasser nach wie vor eintauchen werden und die Kreisstraße nicht befahrbar ist. Durch die gesteuerte Abflussmenge von 200m³/sec. des Hochwasserrückhaltebeckens Salzderhelden tritt die Leine bereits in Höhe der Ortschaften Garlebsen und Olxheim über die Ufer und überschwemmt das Vorland beidseitig. Eine gezielte Steuerung der Abflussmengen in Richtung Brückenbauwerk ist somit nicht möglich. Es besteht nicht die Möglichkeit das gesamte Wasser der Leine gezielt im Bereich der Brücke abfließen zu lassen. Auch durch die Errichtung einer Dreifeldbrücke würde keine Verbesserung eintreten.

Variante **Nr. 3:** Abriss der Brücke und Rückbau der Brückenanrampungen im Bereich der Ortseingänge Garlebsen und Olxheim, Kosten ca. 298.000,00 €

Variante **Nr. 4:** Erhalt der Leinebrücke als Fußgänger- bzw. Radfahrbrücke, um den Personenverkehr aufrechterhalten zu können.

Anmerkung: Diese Variante wird seitens der Verwaltung abgelehnt, da die Standsicherheit des Brückenüberbaues selbst für Fußgänger nicht gewährleistet werden kann. Angesichts des gravierenden Schadensbildes an den Spannstellitzen kann der Überbau allein durch sein Eigengewicht (ca. 270 to) schlagartig einstürzen.

Variante **Nr. 5:** Stahlbrücke mit oberliegendem Tragwerk unter der Voraussetzung, dass die Widerlager der alten Brücke wiederverwendet werden können.

Anmerkung: Die Umsetzung dieser Variante setzt voraus, dass der vorhandene Spannbetonüberbau entfernt wird. Angesichts des gravierenden Schadensbildes an den Spannstellitzen und der absolut latenten Gefahr eines jederzeit möglichen schlagartigen Versagens, kommt aus Sicherheitsgründen nur ein Beseitigen des Überbaues aus der Ferne in Frage, so dass das Abbruchpersonal nicht direkt am Bauwerk tätig sein muss (z. B. mittels Langarmbagger). Alternativ könnte der Überbau auch gezielt zum Einsturz gebracht werden. Da ein kontrollierter Abbruch/Rückbau des Überbaues angesichts des besonderen Schadensbildes statisch nicht begleitet werden kann, muss bei den Abbrucharbeiten auch bei vorsichtiger Ausführung immer mit einem Einsturz gerechnet werden.

Diese leider nicht auszuschließende Möglichkeit erfordert auch die vorherige zeitweilige Umlegung des Leineverlaufes im Bereich des Brückenbauwerkes. Weiterhin setzt die Weiterverwendung der Widerlager voraus, dass sie die heute statisch anzusetzenden, höheren Verkehrslasten ableiten können. Eine statische Betrachtung der Widerlager und Fundamente ist dazu absolut notwendig.

Auch wären die Anforderungen aus dem Hochwasserschutz zu berücksichtigen. Allein aus dieser Forderung heraus, müssten die Widerlager um ca. 2 m erhöht werden.

Angesichts der Beeinträchtigungen der Widerlager beim Abriss des Überbaues, der notwendigen Aufnahme höherer rechnerisch anzusetzender Verkehrslasten bei einem neuen Überbau sowie der beschriebenen Hochwasserproblematik, wird die Wahrscheinlichkeit für einen Erhalt der Widerlager seitens der Verwaltung als sehr gering eingeschätzt.

Bei einem Ersatzneubau der Leinebrücke (Variante 1 oder 2) wurde eine Finanzierung mittels GVFG-Förderung (jetzt Nds. GVFG) mit 65% in Aussicht gestellt. Die Varianten Nr. 3, Nr. 4 und Nr. 5 sind nicht förderfähig.

Die v. g. Varianten werden mittels Präsentation in der Sitzung des Ausschusses für Bau, Umwelt und Regionalplanung im Detail dargestellt und erklärt. Weiterhin werden die Punkte Übergangslösungen, Verwendung von vorhandenen Brückenfundamenten, Fördermöglichkeiten und die Hochwassersituation angesprochen.

Hinsichtlich der hohen Baukosten sowie der Notwendigkeit einer Verlegung des Leinebettes im Bereich des Bauwerkes (Einsturzproblematik) wird vorgeschlagen, die Entscheidung für einen Ersatzneubau

- von dem Bewilligungsbescheid der NLStbV Wolfenbüttel über die Förderfähigkeit und
- einem Zuschuss der Stadt Einbeck

abhängig zu machen.

In Anbetracht der Tatsache, dass aufgrund der Vorplanungen (Einleitung des Planfeststellungsverfahrens, Prüfung der Förderfähigkeit, etc.) einige Zeit vergehen wird, wurde geprüft, ob eine Übergangslösung möglich ist. Hier kommt nur die Errichtung einer Behelfsbrücke in Frage. Eine von der Bevölkerung angedachte Pionier-Ponton-Brücke ist allein aufgrund des Hochwasserschutzes abzulehnen, da ein solches Bauwerk eine Sperrwirkung entfalten würde.

Die Behelfsbrücke könnte im Bereich der Leineverlegung (neuer Kreuzungsstandort mit der Kreisstraße) im Zuge der K 650 zwischen Olxheim und Garlebsen errichtet werden und wäre mit Fahrzeugen bis 30 t Gesamtlast einstreifig, wechselseitig auf Sichtbeziehung befahrbar. Die Kosten für die Inanspruchnahme der erforderlichen Fläche und die Zustimmung der Eigentümer wären noch zu klären. Die Kosten belaufen sich schätzungsweise auf ca. 150.000,00 € (1 Stück Behelfsbrücke aus Stahl, Gründungsarbeiten, Anrampung, etc.). Hinzu käme eine monatl. Miete/Vorhaltung der Behelfsbrücke von ca. 1.500,00 € zum Tragen.

Ein Behelfsbauwerk in Form einer Holzkonstruktion (unabhängig der Verkehrsart) wird aufgrund der großen Spannweite (notwendige Stützweite von ca. 25 m), der aufwändigen Wartung aufgrund eines fehlenden konstruktiven Holzschutzes (z. B. Dach) sowie der regelmäßig notwendigen Kontrollen, bedingt durch das Material Holz, nicht empfohlen. Die Kosten für Errichtung, Wartung und Kontrollen würden mit großer Wahrscheinlichkeit auch den ermittelten Betrag für die v. g. Stahlbrücke überschreiten.

Es verbleibt der Hinweis, dass auch ein Behelfsbauwerk laut Aussage der NLStbV planungsrechtlich abzusichern ist.

Beschlussvorschlag:

Der Kreistag möge beschließen:

„Der Landrat erhält den Auftrag,

den Abriss der Brücke und Rückbau der Brückenanrampungen im Bereich der Ortseingänge Garlebsen und Olxheim durchzuführen oder

die Variante Nr. _____ „_____“ weiter zu beplanen und zu realisieren.

Die Umsetzung eines Ersatzneubaus wird von der Förderfähigkeit des Vorhabens (mindestens 65%) und einem Zuschuss in Höhe von mindestens 50% der Kosten des vom Landkreis zu zahlenden Eigenanteils (Gesamtbaukosten minus GVFG-Förderbetrag) der Stadt Einbeck abhängig gemacht.

Sofern sich für den Erhalt einer dauerhaften Verkehrsverbindung zwischen den Ortschaften ausgesprochen wird, wird dem Bau einer Behelfsbrücke einschließlich Leineverlegung

zugestimmt

nicht zugestimmt.

Die hierfür erforderlichen Mittel können nur durch Mitteleinsparung auf anderen Produktkonten zur Verfügung gestellt werden.“

In Vertretung

Dr. Heuer
Erster Kreisrat