Stadt Oberhausen	Drucksache Nr. M/15/2008-01	Termin 03.05.2012	Planungsausschuss
Bericht / Mitteilung			öffentlich

Termin	Gremium	Vorlage zur*	Ergebnis	Beschluss-kontrolle*
03.05.2012	Planungsausschuss	K		

Berichtsgegenstand

Anpassung der Sterkrader Straßenbrücke Nr. 317 (Brücke der Konrad-Adenauer-Allee über den Rhein-Herne-Kanal) zur Vergrößerung der Durchfahrtshöhe

Sachdarstellung

Die Sterkrader Straßenbrücke Nr. 317 überführt in Oberhausen die B 223 mit zwei Überbauten (RHK-km 8,860 und 8,884) über den Rhein-Herne-Kanal. Straßenbaulastträger ist die Stadt Oberhausen.

Die lichten Durchfahrtshöhen bezogen auf den oberen Grenzwasserstand (GW_o) betragen statt der sonst üblichen 5,25 m lediglich 4,48 m bzw. 4,40 m.

Aufgrund dieser geringen Durchfahrtshöhen gab es in den letzten 8 Jahren dort 14 Brückenanfahrungen, eine davon mit Todesfolge.

Zum Erreichen der erforderlichen Durchfahrtshöhe hat das Wasser- und Schifffahrtsamt Duisburg-Meiderich als Maßnahmen eine reine Hebung, ein Brückenersatz, eine Kombination aus beiden oder aber Umbaumaßnahmen untersucht.

Die Restnutzungsdauer der Überbauten betrug nach einem Gutachten des Ingenieurbüros Prof. Sedlacek & Partner GmbH, Aachen aus dem Jahre 2002 seinerzeit 39 Jahre, was einer möglichen Nutzung bis 2041 entspricht.

Es wurden folgende Varianten zur Vergrößerung der Durchfahrtshöhe betrachtet:

- Variante 1: Umbau der bestehenden Überbauten
- Variante 2: Neubau der Kreuzungsanlage (Widerlager + Überbau als Stabbogenbrücke)

Stellv. Bereichsleiterin Bereich 5-6/Tiefbau	Dezernat 5 – Planen, Bauen, Wohnen -	Kämmerer	Oberbürgermeister
Janclas 13.04.2012	Klunk 16.04.2012	Datum	Datum

* Vorlage zur:	* Ergebnis :	Beteiligung:
Kenntnisnahme (K)	Kenntnisnahme (K)	Personalrat [ ]
		Gleichstellungsstelle [ ]

- Variante 3: Hebung der bestehenden Überbauten
- Variante 4.1: Neubau der Überbauten der Stabbogenbrücke
- Variante 4.2: Neubau der Überbauten als Deckbrücke

Zu Variante 1:

Ein Umbau der bestehenden Überbauten besitzt die Vorteile, dass kein Straßenbau notwendig ist und die Widerlager nicht umgebaut werden müssen. Die Beeinträchtigung des Schiffsverkehrs ist jedoch erheblich. Die Baukosten betragen gemäß Machbarkeitsstudie 6,5 Mio. €, der Investitionskosten-Barwert (IK-Barwert) liegt aufgrund des Ersatzneubaus bei 11,88 Mio. €.

Zu Variante 2:

Der vollständige Neubau als Stabbogenbrücke beinhaltet aufgrund der anzupassenden Trasse auch einen umfangreichen Straßenbau und Grunderwerb. Die Baukosten wurden anhand aktueller Brückenbaumaßnahmen auf 16,0 Mio. € geschätzt, der IK-Barwert (Ersatzneubau in 2100) auf 14,13 Mio. €.

Zu Variante 3:

Die Hebungsmaßnahme wurde aufgrund des damit verbundenen umfangreichen Straßenbaus und der angrenzenden Nebenrampen, Parkplätze und der Brücke über die Emscher sowie des Grunderwerbs nicht detailliert betrachtet. Die Baukosten betragen mehr als 3,0 Mio. € und durch den erforderlichen Ersatzneubau in 2041 liegt der IK-Barwert damit über 9,22 Mio. (vgl. Variante 4.2).

Zu Variante 4.1:

Der Neubau der Überbauten als Stabbogenbrücke beinhaltet neben den o. g. Nachteilen der Variante 2 einen komplizierten Umbau der vorhandenen Widerlager. Die Baukosten liegen mit 12,0 Mio. € unter denen der Variante 2, der IK-Barwert ist unter Einbezug eines Ersatzneubaus in 2071 größer als 9,22 Mio. € (vgl. Variante 4.2).

Zu Variante 4.2.:

Der Neubau der Überbauten mit entsprechend gestalteten Deckbrücken hat neben den Vorteilen der Variante 1 eine deutlich geringere Beeinträchtigung des Schiffsverkehrs zur Folge. Die Baukosten liegen gemäß Vorentwurf bei 8,0 Mio. €, der IK-Barwert unter Berücksichtigung eines Ersatzneubaus in 2070 bei 9,22 Mio. €.

In der Anlage ist der Variantenvergleich tabellarisch zusammengefasst.

Ergebnis: Das Wasser- und Schifffahrtsamt Duisburg-Meiderich beabsichtigt durch Umsetzung der Variante 4.2, die erforderliche Durchfahrtshöhe unter der Sterkrader Straßenbrücke Nr. 317 durch den Neubau der Überbauten als Deckbrücken herzustellen.

Ausschlaggebend für die Favorisierung dieser Variante sind die Wirtschaftlichkeit und die deutlich geringere Beeinträchtigung des Schiffsverkehrs gegenüber Variante 1.

An den westlich und östlich nächstliegenden Straßenbrücken über den Rhein-Herne-Kanal (Buschhausener Straßenbrücke Nr. 315 und Osterfelder Straßenbrücke Nr. 322) sollten zeitgleich keine Baumaßnahmen durchgeführt werden.

Das Wasser- und Schifffahrtsamt Duisburg-Meiderich prüft, ob für die Maßnahme ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden muss. Nach heutigem Kenntnisstand ist mit der Durchführung der Maßnahme nicht vor 2020 zu rechnen.

Über den vorgesehenen Bauablauf wird zu gegebener Zeit separat berichtet.

Anlage

Vergleich der Varianten