

Neue Wasserwerkbrücke

Zur Stellungnahme der Stadtverwaltung zu dem Antrag der Grünen Fraktion im Stadtrat, die Wasserwerkbrücke als geschützte Holzkonstruktion zu errichten.

1. Die „Nutzer“ der Brücke, Zoo, Stadtwerke, Forst, Ordnungsamt und Rotes Kreuz, wurden von der Stadt zur Klärung ihrer Anforderungen an eine neue Wasserwerkbrücke befragt. Alle wollen eine Lkw Nutzung. Die Bürger der Südstadt, von Rüppurr, Dammerstock, Weiherfeld und Wolfartsweier sind anscheinend keine Nutzer, denn sie wurden nicht gefragt. Die Brücke ist seit 15 Jahren gesperrt. Die oben angeführten Nutzer kommen trotzdem gut zurecht. Es gibt genug Lkw- Zufahrten zum Oberwald. Außerdem: Polizei und Krankenwagen könnten im Notfall die Holzbrücke befahren. Die Holzbrücke kann für Fahrzeuge bis 12 Tonnen zugelassen werden. Autoverkehr ist für eine bevorzugt für Fußgänger vorgesehene Brücke nicht wünschenswert.

2. Die Stadt: Bei einer Brückenbreite von 4 m und 160 m Länge würde sich ein psychologisch nachteiliger Schlaucheffekt für die Benutzer einstellen. Hier wird wohl eine Brücke mit einem Tunnel verwechselt. Bei einer für die Brücke erforderlichen Höhe der Seitenträger von 1 bis 1, 2 m können sogar kleinere Kinder auf die Güterzüge unter der Brücke schauen.

3. Lebensdauer der Brücke: die Stadt gibt hier 50 Jahre für eine Holzbrücke und 100 Jahre für eine Stahlverbundbrücke an. Dies ist falsch. Nach DIN die 1074 Ablöserichtlinie gilt schon 2002 für geschützte Holzbrücken 60 Jahre und im Entwurf für eine Neufassung stehen 80 Jahre. Untersuchungen bestehende Holzbrücken lassen noch eine weitaus höhere Lebensdauer erwarten. Es gibt genug Holzbrücken, besonders in der Schweiz, die bereits über 200 Jahre in Betrieb sind. Eine Stahlverbundbrücke wird in DIN 1074 nicht mit 100, sondern nur mit 70 Jahren veranschlagt. Moderne Holzbrücken sind heute nahezu wartungsfrei, was man von Stahl-und Stahlbetonbrücken nicht sagen kann. Nicht umsonst wird über die vielen maroden Beton-brücken im Straßennetz geklagt.

4. Die von der Stadtplanung angegebene Spannweite der Brücke von 40 m besteht nur zweimal auf der Nordhälfte, wo keine Schienen mehr liegen. Man kann dort genauso, wie im Bereich der Schienen auf der Südhälfte der Brücke, mit maximal 25 Meter Spannweite allen Erfordernissen genügen. Holzbrückenteile mit bis zu 30 Meter Länge und über 4 m Breite werden komplett im Werk gefertigt, auf Tiefladern angefahren und von einem Autokran im ca. zwei Stunden auf die Lager gehoben. Die vorhandenen Fundamente kann man teilweise nutzen, oder unter der alten Brücke vor deren Abriss herstellen. Brückenpfeiler aus Holz oder Stahl werden vorgefertigt und vom Autokran eingesetzt. Die ganze Neubauphase dauert maximal 14 Tage und nicht 16 bis 18 Monate!

5. Was der Abriss der alten Brücke mit Artenschutz zu tun hat entzieht sich meiner Kenntnis. Die Stadt argumentiert auch, dass es wegen der Eidechsenvorkommen im ehemaligen Rangierbereich zu einer Verlängerung der Bauzeit kommt. Für Baustelleneinrichtung und Lagerung steht nur wenig Fläche zur Verfügung. Die Herstellung der Holzbrücke benötigt aber nur Platz für den LKW und den Autokran.

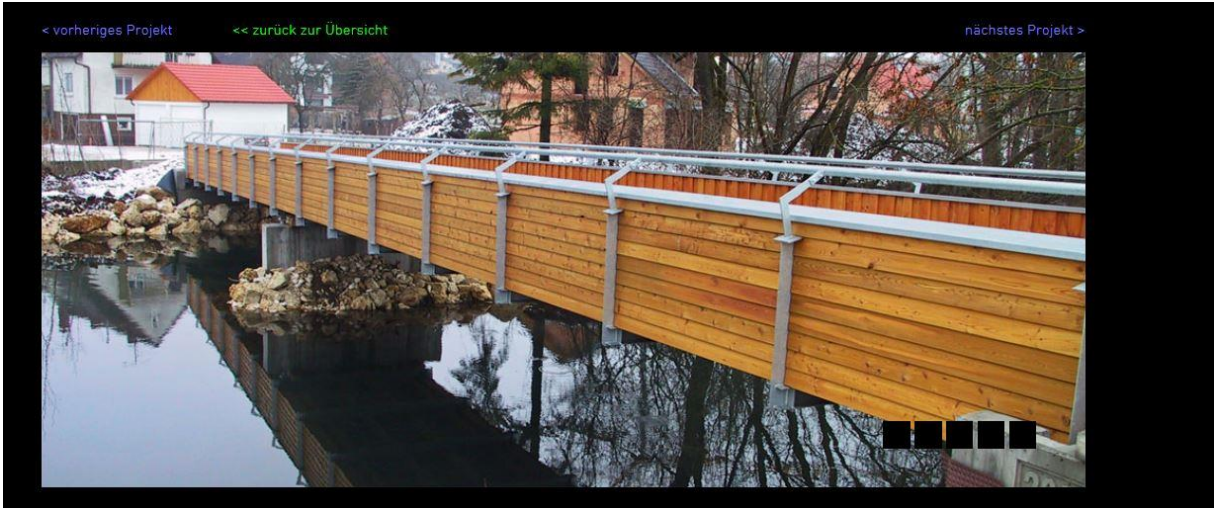
6. Die Herstellungskosten der 6 m breiten Stahlverbundbrücke werden von der Stadtplanung mit 3,5 Millionen € angegeben (Stand 2002). Eine Trogbrücke aus Holz, die im Werk vollständig gefertigt wird, kostet zwischen 1000 € und 1500 € pro Quadratmeter je nach Baustellensituation (Neuester Stand). Mit 160 m Länge und 4 m Breite würde die Holzbrücke zwischen 640000 € und 960000 € kosten. Also deutlich weniger als eine Million € verglichen mit 3,5 Millionen € für die Stahlverbundbrücke.

7. Zur Frage, wer die Erneuerungskosten tragen muss, verweist die Stadtverwaltung auf das Eisenbahnkreuzungsrecht. Dort heißt es: Der Veranlasser trägt die Kosten. Will die Bahn die Brücke wegen der Oberleitungen höher setzen, trägt sie die Kosten. Will die Stadt eine nur 4 m breite Brücke, trägt sie die Kosten. Der jeweils andere muss einen Vorteilsausgleich zahlen. Der Vorteilsausgleich den die Stadt zahlen müsste, käme bei der alten maroden Brücke nahe an die Neubaukosten. Wollen Bahn und Stadt eine Änderung, werden die Kosten entsprechend der jeweiligen Herstellungskosten aufgeteilt. Also etwa vier zu eins für die Stadt.

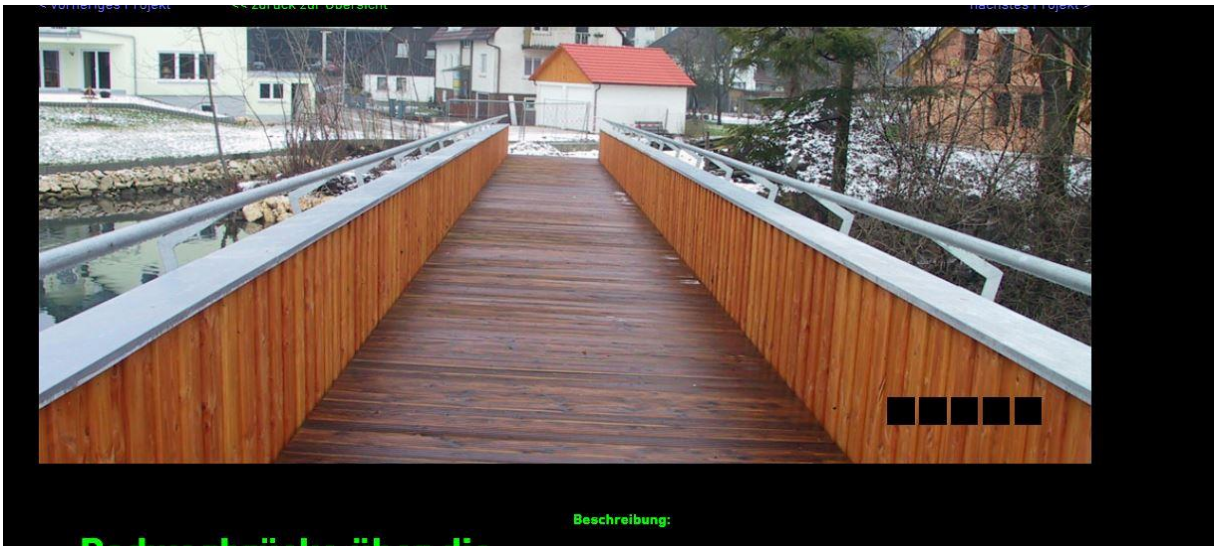
8. Eine 4 m breite Holzbrücke für Fußgänger und Fahrradverkehr kostet die Stadt 1 bis 2 Millionen Euro weniger als eine 6 m breite Stahlverbundbrücke für LKW Verkehr. Entscheidend für die Bürger (Nutzer) bleibt die Bauzeit. Eineinhalb Jahre für die Stahlverbundbrücke der Stadt oder 2 bis 3 Monate bei einer Fußgängerbrücke aus Holz.

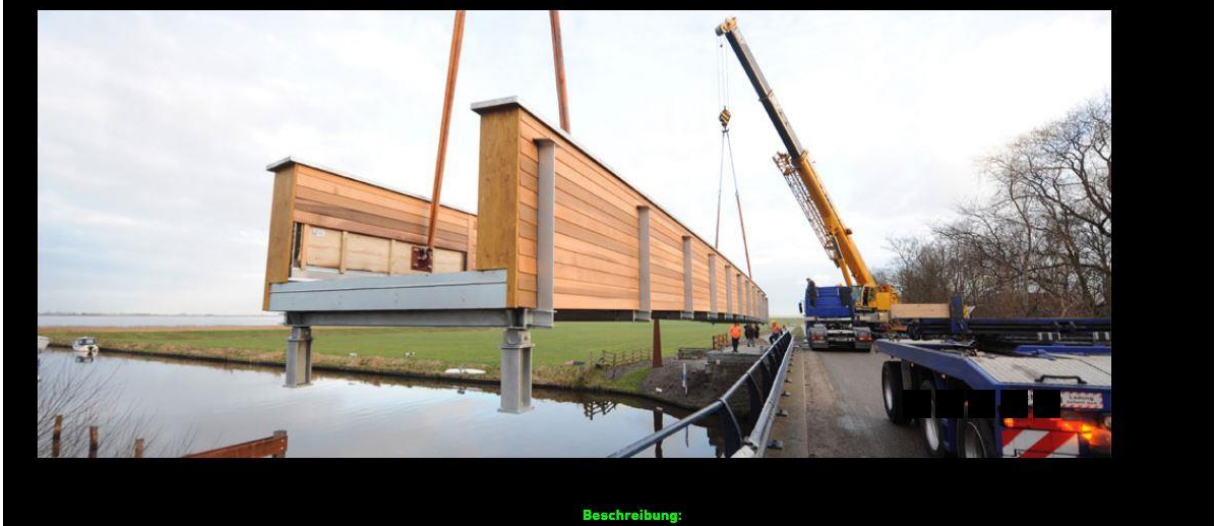
Karlsruhe den 18. März 2017

Dipl. Ing. Thomas Zwick



+





Beschreibung:

