



# Sitzungsvorlage

B 2023/661/5470  
öffentliche Sitzungsvorlage

## Federführung

Fachdienst Tiefbau, Umwelt

Auskunft erteilt Herr Markus Berheide  
Telefon 02522 / 72-423  
E-Mail markus.berheide@oelde.de

## Sanierung der Brücke Oe05 an der JVA

Beratungsfolge	Zuständigkeit	Termin
Ausschuss für Planung, Stadtentwicklung, Wohnen und Digitalisierung	Vorberatung	07.06.2023
Rat	Entscheidung	12.06.2023

## Beschlussvorschlag

Der Ausschuss für Planung, Stadtentwicklung, Wohnen und Digitalisierung nimmt den Sachverhalt wie in der Sitzung vorgetragen zur Kenntnis und empfiehlt dem Rat der Stadt Oelde folgende Beschlussfassung:

Der Rat der Stadt Oelde gibt einen Teilbetrag in Höhe von 25.000 € der mit Sperrvermerk versehenen Mittel bei der Buchungsstelle 12.01.01/4040 frei und beauftragt die Verwaltung mit der Grundlagenermittlung und Voruntersuchung zur Umsetzung der Ersatzneubaumaßnahme der Brücke Oe05 wie im Sachverhalt dargestellt.

## Sachverhalt

Die Brücke Oe05 über den Axtbach an der JVA ist im Jahr 1914 erstellt und im Jahr 1970 ertüchtigt worden. Statisch ist die Brücke seinerzeit auf ein zulässiges Gesamtgewicht von 12 Tonnen konzipiert worden.

Allein das Alter von ca. 110 Jahren bzw. ca. 50 Jahre nach Ertüchtigung zeigt, dass sich der Lebenszyklus der Brücke dem Ende neigt.

Im Normalfall und mit kontinuierlichen Instandhaltungsmaßnahmen kann von einer durchschnittlichen Lebenszeit einer solchen Brücke von rund 80 Jahren ausgegangen werden.

Neben den normalen, altersbedingten Verschleißerscheinungen ist die Belastung der Brücke ein wesentlicher Faktor für einen möglichst verkehrssicheren Betrieb.

Bereits bei der Brückenprüfung im Jahr 2005 ist die Zustandsnote mit 3,5 – ungenügend – ermittelt worden. Die Zustandsnote 3,5 bedeutet unmittelbaren Handlungsbedarf. Die letzte Brückenprüfung hat im Jahr 2022 stattgefunden; die Zustandsnote ist weiterhin mit 3,5 ermittelt worden, wobei sich der Zustand der Brücke dahingehend weiter verschlechtert hat, dass eine Sanierung zur Verbesserung der Zustandsnote nicht mehr möglich und ein Ersatzbau erforderlich geworden ist.

Bedingt durch die ausgebliebene bauliche Instandhaltung der Brücke ist deren Benutzung im Jahr 2011 zur Schonung des Bauwerks und zum Weiterbetrieb auf Fahrzeuge bis 12 Tonnen und mittlerweile auf 3,5 Tonnen reduziert worden.

Es besteht also weiterhin dringender Handlungsbedarf.

Wesentliche Nutzergruppen der Brücke sind Fußgänger\*innen und Radfahrer\*innen. Die Brücke ist Teil einer wichtigen Schulwegroute der nördlich der Wiedenbrücker Straße gelegenen Wohngebiete zu den weiterführenden Schulen südlich der Wiedenbrücker Straße, zu den Sportstätten und dient als Anbindung von Oelde Nord-Ost an die Kernstadt.

Des Weiteren gibt es zwei Arten von Bedarfsverkehren: einerseits wird die Brücke im Bedarfsfall von Einsatzkräften der freiwilligen Feuerwehr mit privaten PKW zur schnellstmöglichen Erreichung der Feuerwache an der Wiedenbrücker Straße genutzt, andererseits stellt die Brücke eine gelegentliche Ausweichstrecke für Fahrzeuge des Baubetriebshofes dar (zum Beispiel im Winterdiensteinsatz).

Da die Nutzergruppen Fußgänger\*innen und Radfahrer\*innen die Brücke benötigt, ist im Minimalfall ein Ersatzneubau als Fußgänger- und Radfahrerbrücke erforderlich.

Sofern auch weiterhin der Bedarfsverkehr der freiwilligen Feuerwehrkräfte gewährleistet sein soll, ist die Brücke für PKW im Einbahnverkehr sowie Fußgänger\*innen und Radfahrer\*innen zu bemessen. In der Breitenbemessung sollte in jedem Fall der Begegnungsverkehr PKW – Radfahrer berücksichtigt werden. Die Quantität dieses Bedarfsverkehrs richtet sich nach der Anzahl der Einsatzfälle und dem jeweiligen Startpunkt der Einsatzkräfte; als mögliche Anzahl der Fahrten kann tagesdurchschnittlich aktuell von < 6 PKW ausgegangen werden.

Sofern auch der weitere Bedarfsverkehr des Baubetriebshofes gewährleistet bleiben soll, ist die Brücke auf den Lastfall „alle Fahrzeuge“ (auch LKW) auszulegen. In der Breitenbemessung müsste minimal der Begegnungsverkehr LKW – Radfahrer berücksichtigt werden. Seitens des Baubetriebshofes wäre eine zweite Ausfahrtmöglichkeit durchaus gern gesehen, ist aber kein zwingendes Erfordernis für den reibungslosen Betriebsablauf.

Eventuell anfallende Anfahrten zur Bahnunterquerung bzw. zum Trafostandort an der Bahn können im Bedarfsfall über das Gelände des Baubetriebshofes gewährleistet werden. Hieraus ist kein Erfordernis für einen Brückenneubau ableitbar.

Des Weiteren sollte auch das städtebauliche Entwicklungspotenzial des Umfeldes der Brücke beleuchtet werden, um mit dem Brückenneubau der Nutzbarkeit eventueller zukünftiger Verkehre Rechnung zu tragen.

Während sich die Brückenbreite und Traglast vornehmlich an der relevanten Nutzergruppe bemisst, ist die erforderliche Brückenspannweite ein wesentliches, kostenrelevantes Merkmal. Vor dem Hintergrund der Analysen zum Hochwasserereignis im Jahr 2015 und dessen Auswirkungen ist davon auszugehen, dass der erforderliche freie Durchflussquerschnitt für den Axtbach eher größer als bisher gewählt werden muss, um die wasserrechtliche Genehmigungsfähigkeit herzustellen.

In einer Bedarfsplanung / Voruntersuchung sollen als Diskussionsgrundlage für die Entscheidungsfindung der Dimensionierung des Ersatzneubaus drei Ausführungsvarianten entsprechend der oben genannten Nutzergruppen aufbereitet, gegenübergestellt und quantifiziert werden:

- Variante 1: Neubau einer Brücke, zugelassen für alle Fahrzeuge, Fußgänger\*innen und Radfahrer\*innen
- Variante 2: Neubau einer Brücke, zugelassen für Pkw bis 3,5 Tonnen, Fußgänger\*innen und Radfahrer\*innen
- Variante 3: Neubau einer Brücke, zugelassen für Fußgänger\*innen und Radfahrer\*innen

Seitens des FD 661 wird nachfolgende Vorgehensweise vorgeschlagen:

1. Um die abgängige Brücke über einen noch möglichst langen Zeitraum für die Gruppen Fußgänger\*innen und Radfahrer\*innen nutzbar zu halten, soll die Brücke in Abstimmung mit dem Brückenprüfer als reine Fußgänger- und Radfahrerbrücke ausgeschildert und weiter betrieben werden, ggf. mit baulicher Unterstützung der Nutzungseinschränkungen.  
Eine Aussage über den Zeitraum, den die vorhandene Brücke noch benutzbar ist, kann nicht getroffen werden; ein engmaschiges Prüfintervall ist zwingende Voraussetzung auch für den eingeschränkten Weiterbetrieb.
2. Ab dem Zeitpunkt der Reduzierung auf die ausschließliche Nutzung durch Fußgänger\*innen und Radfahrer\*innen werden die Auswirkungen durch die Feuerwehr bezüglich der Einhaltung der Schutzziele beobachtet, um das Erfordernis dieses Bedarfsverkehrs belastbar beurteilen zu können.
3. Mit den Grundlagenermittlungen für den Neubau der Brücke (Vermessung, Baugrundgutachten, Abstimmung erforderlicher Grundparameter mit den Genehmigungsbehörden etc.) wird durch den FD 661 unverzüglich begonnen bis hin zu einer Vorkonzeption (Leistungsphase 2) der drei Varianten.  
Zur Umsetzung der Leistungen ist ein Budget von geschätzt 25.000 € erforderlich.
4. Nach Abschluss der unter Ziffer 3 genannten Arbeiten werden die Ergebnisse in der Ausschusssitzung präsentiert und die auszuwählende Variante des Brückenneubaus zur Beschlussfassung an den Rat empfohlen.

## **Finanzwirtschaftliche Daten**

Die Haushaltsmittel für das Jahr 2023 stehen auf der nachfolgenden Buchungsstelle bereit:

12.01.01 / 4040.7852001                      800.000,00 € mit Sperrvermerk