

Leverkusen, den 7.5.2021

Ich bitte um Weiterleitung an die zuständigen Gremien

Bürgerantrag

Alternative schnellere Dhünnbrückenlösung am Freudentaler Weg als Fertigbrücke mit Holzträgerteilen an der Stelle der alten bestehenden Brücke.

Die Verwaltung überprüft, statt der bisherigen Planung die Möglichkeiten einer einer leichteren, schneller aus Fertigteilen zu bauenden und trotzdem auch mit + 30 Tonnen Traglast belastbaren Holz - Betonstahl – Verbundbrücke am bestehenden Verlauf der alten Brücke.

Hierbei wird ebenso überprüft, ob notwendige Arbeiten an Stützkonstruktionen während des weiteren Betriebes der alten Brücke vorbereitet werden können, um die Bauzeit zu verkürzen.

.

Begründung:

Das Tiefbauamt (s. KStA vom 29.4, Seite 29) Titel " Eine Brücke viele Fragezeichen") hat immer noch keine Planungsalternativen – oder will sie nicht zumindest vorsichtig andeuten - , sondern scheint immer noch auf der alten Planung zu beharren.

Es scheint so, dass Druck durch die gewerblichen Anlieger zusätzlich helfen soll, dass doch die Variante unter Opferung des Baumbestandes als leider nötige Maßnahme zum Ende herauskommt, denn bei der anderen Variante müsste man ja in privates Eigentum eingreifen, mit wahrscheinlich langen Gerichtsverfahren.

Im Artikel KStA vom 29.4, Seite 29 Titel " Eine Brücke viele Fragezeichen" wird auch dargestellt, dass das Einsatzfahrzeug der Feuerwehr - nach dem Foto ein Wagentyp vermutlich der 16 Tonnen Klasse (Wikipedia) - es nicht schaffte, über den oberen Freudentaler Weg durch die engen Kurven zum Platz auf der Museumsseite zu gelangen.

Wie soll dann die An- und Abfahrt von Lastern zum Gütertransport, z.B. Dachstuhl-
fertigteilen etc. gelingen? Jeder der dieses Nadelöhr kennt weiß, dass auch größere
PKW hier bereits Probleme bei der Passage bekommen.

Mein Alternativvorschlag käme ggf. mit seitlichen und mittleren Stützfundamenten
aus, die bei bestehender Brücke unterhalb dieser vorbereitet werden könnten, so daß
dann sehr zügig mit geringer Sperrzeit eine Fertigteilbrücke des leichteren Holz-
Stahlbetonverbundbrückentyps errichtet werden könnte.

Informationen zu den alternativen Brückeverbundstypen:

<https://smex->

[ctp.trendmicro.com:443/wis/clicktime/v1/query?url=https%3a%2f%2fholzbrueckenbau.com%2fholzbruecken%2f&umid=35404746-2036-4670-9d14-637090f49074&auth=3bfd599bb90a540b7162e6bbc2f04986cc7fcede-29fc09f78c2af3e5b5c2e486f343932923028895](https://smex-ctp.trendmicro.com:443/wis/clicktime/v1/query?url=https%3a%2f%2fholzbrueckenbau.com%2fholzbruecken%2f&umid=35404746-2036-4670-9d14-637090f49074&auth=3bfd599bb90a540b7162e6bbc2f04986cc7fcede-29fc09f78c2af3e5b5c2e486f343932923028895)

<https://smex->

[ctp.trendmicro.com:443/wis/clicktime/v1/query?url=https%3a%2f%2fholzbrueckenbau.com%2fwfp%2dcontent%2fuploads%2fBalkentragwerk%5fDeckbruecke%5fWipp-ra.pdf&umid=35404746-2036-4670-9d14-637090f49074&auth=3bfd599bb90a540b7162e6bbc2f04986cc7fcede-d447e7f01327d481c174424243f36c2024815dd9](https://smex-ctp.trendmicro.com:443/wis/clicktime/v1/query?url=https%3a%2f%2fholzbrueckenbau.com%2fwfp%2dcontent%2fuploads%2fBalkentragwerk%5fDeckbruecke%5fWipp-ra.pdf&umid=35404746-2036-4670-9d14-637090f49074&auth=3bfd599bb90a540b7162e6bbc2f04986cc7fcede-d447e7f01327d481c174424243f36c2024815dd9)

mit Langholztransporterbild

oder den von TBL angegebenen Anforderungen analog

<https://smex->

[ctp.trendmicro.com:443/wis/clicktime/v1/query?url=https%3a%2f%2fholzbrueckenbau.com%2fwfp%2dcontent%2fuploads%2fBalkentragwerk%5fSprengwerkbruecke%5fBenneckenstein.pdf&umid=35404746-2036-4670-9d14-637090f49074&auth=3bfd599bb90a540b7162e6bbc2f04986cc7fcede-f34149c3e577104afe138d7db8f3297da83089ae](https://smex-ctp.trendmicro.com:443/wis/clicktime/v1/query?url=https%3a%2f%2fholzbrueckenbau.com%2fwfp%2dcontent%2fuploads%2fBalkentragwerk%5fSprengwerkbruecke%5fBenneckenstein.pdf&umid=35404746-2036-4670-9d14-637090f49074&auth=3bfd599bb90a540b7162e6bbc2f04986cc7fcede-f34149c3e577104afe138d7db8f3297da83089ae)

nach Din 1072

<https://smex->

[ctp.trendmicro.com:443/wis/clicktime/v1/query?url=https%3a%2f%2fholzbrueckenbau.com%2fwp%2dcontent%2fuploads%2fFachwerktragwerk%5fFachwerkbruecke%5fThalkirchen.pdf&umid=35404746-2036-4670-9d14-637090f49074&auth=3bfd599bb90a540b7162e6bbc2f04986cc7fcede-73e050476454178d634e81be61da458f05d861c4](https://smex-ctp.trendmicro.com:443/wis/clicktime/v1/query?url=https%3a%2f%2fholzbrueckenbau.com%2fwp%2dcontent%2fuploads%2fFachwerktragwerk%5fFachwerkbruecke%5fThalkirchen.pdf&umid=35404746-2036-4670-9d14-637090f49074&auth=3bfd599bb90a540b7162e6bbc2f04986cc7fcede-73e050476454178d634e81be61da458f05d861c4)

Die DIN-Norm **DIN 1072**

Die Norm trifft Aussagen zu Belastungsannahmen für Verkehrslasten auf Brückenbauwerken. Es werden zu diesem Zweck so genannte *Brückenklassen* definiert, die aus unterschiedlichen Radlasten und Aufstandsflächen bestehen. Die höchste Brückenklasse ist 60/30, d. h. neben gleichmäßig verteilten Flächenlasten ist auf der Hauptspur ein Schwerlastwagen von 60 t Gesamtlast und auf der Nebenspur einer von 30 t Gesamtlast anzusetzen.

Fazit:

"Die Anforderungen an Straßenbrücken aus Holz unterscheiden sich in nichts von den Anforderungen an Straßenbrücken aus anderen Baustoffen. Die wichtigsten Anforderungen sind Tragsicherheit Gebrauchstauglichkeit und Dauerhaftigkeit.!

(Straßenbrücke nach DIN FB 101)

Die besonderen **Vorteile** sind ihre **geringere Traglastanforderung** an die Fundamente und ihre **schnellere Errichtung** aus Fertigteilen.

Antragsteller

Manfred Urbschat Sürderstraße 17 51375 Leverkusen