



STADT COTTBUS
CHÓŠEBUZ

DER OBERBÜRGERMEISTER
WUŠY ŠOLTA

Mitglieder des Bau- und Verkehrsausschusses

DEZERNAT
STADTENTWICKLUNG,
MOBILITÄT & UMWELT

15. November 2024
Aktenzeichen: AN-62_24

Fachbereich Grün- und Verkehrs-
flächen

Ansprechpartner/-in
Tom Rudolph

Besucheradresse:
Karl-Marx-Str. 67
03044 Cottbus

T +49 355 6124666
F +49 355 612 134666
tom.rudolph@cottbus.de

www.cottbus.de

Konto der Stadtkasse
Sparkasse Spree-Neiße
IBAN:
DE06 1805 0000 3302 0000 21
BIC: WELADED1CBN



AN-62_24 Baulicher Zustand der Brücken in Cottbus

Anfrage der Fraktion AfD

Antwortscheiben

Sehr geehrte Damen und Herren,

bezugnehmend auf die Anfrage mit der Antragsnummer AN-62_24 zum Baulichen Zustand der Brücken in Cottbus möchten wir Ihnen wie folgt antworten und danken Ihnen vorab für Ihr Interesse. Begleitend dazu wird die Präsentation aus dem Bau- und Verkehrsausschuss vom 06.11.2024 zur Veranschaulichung zur Verfügung gestellt (Anlage).

Frage 1: Wie viele Brücken gibt es im Stadtgebiet von Cottbus, in welcher Rechtsträgerschaft befinden sich diese und wie wird der Zustand dieser Brücken nach DIN 1076 (Zustandsnote) bewertet?

Zum aktuellen Zeitpunkt befinden sich in Summe 87 Brücken im Stadtgebiet Cottbus. Diese befinden sich, unabhängig davon ob sie Teil von Bundes-, Landes oder Gemeindestraßen sind, in der Baulastträgerschaft der Stadt Cottbus. Brücken zählen gem. DIN 1076 zu „Ingenieurbauwerken im Zuge von Straßen und Wegen“, wodurch die Zuständigkeit der Brückenbauwerke dem Fachbereich 66 Grün und Verkehrsflächen obliegt.

Die 87 Brückenbauwerke separieren sich zum einen in 32 reine Fuß- und Radwegbrücken und 54 Brücken, die für den Fahrzeugverkehr freigegeben sind. Von den KFZ-Brücken sind 15 Brückenbauwerke Bestandteil von Bundes- und Landesstraßen und 2 Brückenbauwerke werden im Mischverkehr mit der Straßenbahn benutzt. Eine weitere Brücke (Bahnhofsbrücke) ist eine ausschließliche Straßenbahnbrücke.

Die DIN 1076 „Ingenieurbauwerke im Zuge von Straßen und Wegen“ enthält die Vorgaben zur technischen Durchführung einer Bauwerksprüfung, zu Prüfzyklen sowie Prüfarten und definiert darüber hinaus auch die Anforderungen an das ausführende Prüfpersonal.

Die vorgeschriebenen Prüfzyklen sind unabhängig vom Bauwerkszustand in festen wiederkehrenden Rhythmen vorgeschrieben. Die Kontrollen unterscheiden sich entsprechend ihrem Umfang in 5 verschiedene Kategorien. So wird unterschieden zwischen der **Laufenden Beobachtung**, die sich vorrangig mit den Belangen der Verkehrssicherheit beschäftigt und dreimalig im Jahr durchgeführt wird. Einmal im Jahr gibt es zudem die **Besichtigung** auf Mängel und Schäden von Verkehrsebene und vom Geländeniveau aus. Alle drei Jahre erfolgt die **Einfache Prüfung**. Hierbei werden alle ohne Verwendung besonderer Rüstungen zugänglichen Bauteile hinsichtlich der Tragfähigkeit, Standsicherheit und baulichen Zustandes einer Sichtprüfung unterzogen. Alle sechs Jahre ist die sogenannte **Hauptprüfung** erforderlich. Diese beinhaltet eine handnahe Sichtprüfung aller Bauwerksteile unter Einsatz technischer Hilfsmittel zur zerstörungsfreien Materialuntersuchung. Dies beinhaltet auch den Einsatz von Besichtigungseinrichtungen, Rüstungen, Hebebühnen o.ä., um schwer zugängliche Bauteile zu überprüfen. Abschließend gibt es noch die **Prüfung aus besonderem Anlass**, die nur nach Bedarf zum Einsatz kommt, wenn durch besonders gravierende Ereignisse der Bestand des Bauwerkes beeinflusst wird.

Die Kategorisierung und die damit einhergehende Bewertung des Bauwerkszustandes erfolgt unabhängig der Nutzungsart (Fuß- und Radwegbrücke, Straßenbrücke, Eisenbahnbrücke oder Mischverkehr) nach den drei Hauptkategorien Standsicherheit, Dauerhaftigkeit und Verkehrssicherheit. Jeder festgestellte Mangel oder Schaden am Bauwerk wird entsprechend seiner Auswirkung auf eine oder mehrere dieser Kategorien benotet und in einem Gutachten zu der jeweiligen fälligen Prüfung (einfache Prüfung oder Hauptprüfung) erfasst. Die Summe der festgestellten Mängel und Schäden ergibt dann entsprechend eines festgelegten Algorithmus unter Berücksichtigung aller Einzelschäden und ihrem Einfluss auf das Gesamtbauwerk die Bauwerkszustandsnote nach Schulnotenprinzip zwischen 1,0 bis 4,0.

Tabelle 1: Zustandsbeschreibung der Bauwerkszustandsnoten

Bauwerksnote	Zustandsbeschreibung
1,0-1,5	Sehr guter Bauwerkszustand
1,6-2,0	Guter Bauwerkszustand
2,1-2,5	Befriedigender Bauwerkszustand
2,6-3,0	Ausreichender Bauwerkszustand
3,1-3,5	Nicht ausreichender Bauwerkszustand
3,6-4,0	Ungenügender Bauwerkszustand

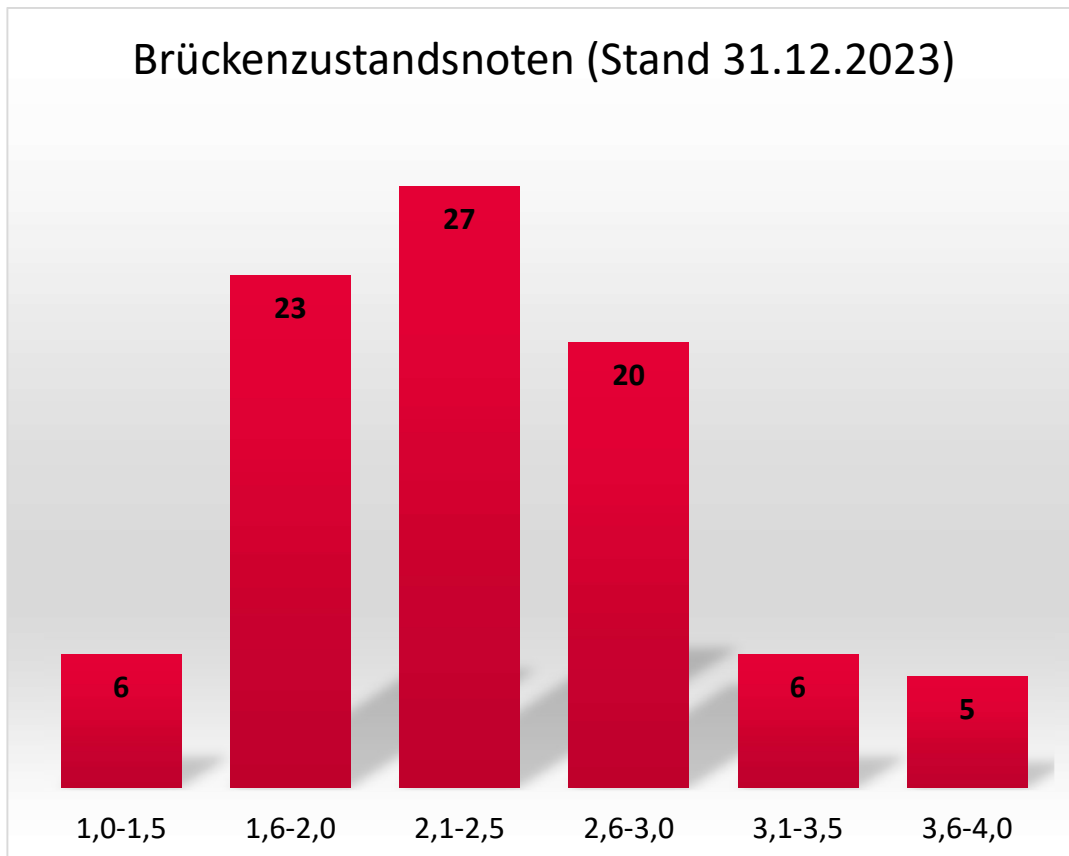


Abbildung 1: Übersicht Bauwerkszustandsnoten der Brücken in Cottbus (Stand:31.12.2023)

Frage 2: Welche Brücken wurden nach der jeweils aktuellen Brückenprüfung mit der Note 3 bis 3,4 (nicht ausreichender Zustand) bewertet? Bitte eine Auflistung unter Angaben des Bauwerksnamens, dem Prüfdatum, der Prüffart, der Zustandsnote und der maßgeblichen Schäden.

Bemerkung 1: Korrektur der entsprechenden geforderten Angaben auf Bauwerksnoten 3.1-3,5 statt 3,0 bis 3,4. Dies entspricht laut Tabelle 1 dem beschriebenen und erfragten „nicht ausreichender Zustand“.

Tabelle 2: Auflistung Brückenbauwerke mit "nicht ausreichendem Zustand"

Bauwerksnummer	Bauwerksname	Prüfdatum	Prüffart	Zustandsnote	Maßgebliche Schäden
CB-B047	Gaglower Str./ Priorgraben	03/2022	Einfache Prüfung	3,5	Beschädigung des Kragarms
CB-B049	Sachsendorfer Wiesen/ Priorgraben	03/2022	Einfache Prüfung	3,4	Brüchige Widerlagerwand
CB-B060	Hammergraben (Maiberg) Richtung Dobbrick	03/2022	Einfache Prüfung	3,5	Betonabplatzungen im Überbau und Plattenbereich
CB-B061	Hammergraben (Maiberg) Richtung Fehrow	10/2023	Einfache Prüfung	3,5	Betonabplatzungen im Überbau und Plattenbereich
CB-B092	Fabrikgraben/ Friedensplatz (Gallinchen)	12/2022	Hauptprüfung	3,5	Betonabplatzungen im Überbau und Plattenbereich
CB-B094	Mühlgraben/ Kutzeburger Mühle (Gallinchen)	03/2022	Hauptprüfung	3,5	Betonabplatzungen im Überbau und Plattenbereich

Frage 3: Welche finanziellen Mittel werden benötigt, um die beschädigten Brücken mindestens auf die Zustandsnote 3 zu sanieren bzw. einen Ersatzbau zu finanzieren?

Auf Grundlage der letzten Bauwerksprüfungen und die daraus hervorgehende Zusammenstellung der vorhandenen Schäden ist für alle 6 erwähnten Brückenbauwerke ein Ersatzneubau anzustreben. Die unter Tabelle 2 aufgelisteten Schäden, sind in diesen Fällen nur die maßgeblichen Schäden. Diese führen hauptsächlich zu den vorhandenen Beeinträchtigungen wie zum Beispiel Tonnage- oder Geschwindigkeitsbegrenzungen auf den Brückenbauwerken. Bei den aktuellen Bauwerkszuständen ist eine Instandsetzung in den meisten Fällen aus wirtschaftlichen Gründen nicht mehr vertretbar, weil damit die Restnutzungsdauer nicht mehr signifikant verlängert werden kann und es mittelfristig zur Sperrung der Bauwerke kommen kann. Derzeit sind für die aufgezählten Bauwerke keine Entwurfsplanungen oder Kostenschätzungen vorhanden, um belastbare Angaben über notwendige finanzielle Mittel machen zu können.

Im Ergebnis der vorliegenden Zustandsbewertung (hier anzuführen geschätzter Investitionsstau etwa 600 Mio.€ bei Straßen, Wegen, Plätzen und Brücken im Cottbuser Stadtgebiet insgesamt) und unter Berücksichtigung der veränderten Bauwerkskosten von vergleichbaren Brückenbauwerken aus den letzten Jahren sowie der stark gestiegenen Baupreise durch Inflation sowie gestiegene Material- und Lohnkosten kann von Schätzungen der Bauwerkskosten mit mindestens 500 TEUR pro Bauwerk ausgegangen werden. Diese Angaben sind allerdings rein grob geschätzt und nicht wirklich belastbar als klare Angabe. Im Einzelfall werden die Kosten durch entsprechende Erkenntnisse im Planungsprozess sowie rechtliche Auflagen und Anforderungen (Umweltschutz/ neue

Verkehrsaufgaben/ unbekannte Gründungsverhältnisse etc.) konkretisiert. Im Rahmen der Haushaltsplanung wird hierfür entsprechende Vorsorge getroffen.

Frage 4: Welche finanziellen Mittel sind in der mittelfristigen Finanzplanung für die Instandhaltung und den Neubau von Brücken im Haushalt der Stadt Cottbus eingeplant?

Die Finanzplanung im Haushaltsjahr 2024 für die Instandhaltung von Brückenbauwerken belaufen sich auf ca. 780 TEUR. Weitere 345 TEUR konnten aus dem Haushaltsjahr 2023 durch Rückstellungen in die nächste Jahresscheibe übertragen werden, sind dabei aber an Aufträge zur Böschungssanierung der Kaimauer nach dem Böschungsbruch gebunden. Damit ergaben sich in Summe ca. 1.122 TEUR für das Haushaltsjahr 2024. Davon wird neben der Instandsetzung von Brückenbauwerken auch deren Unterhaltung, Prüfung und Wartung finanziert. Nach Abzug aller in Aufträgen gebundenen oder durch Fixkosten nicht frei verfügbaren Mittel bleiben für die jährlichen Erhaltungsmaßnahmen noch ca. 570 T€ übrig. Die mittelfristigen Haushaltspläne für die folgenden Jahre der Stadt Cottbus befinden sich derzeit noch in Verhandlungen und sind noch nicht abschließend freigegeben. Die beantragten Mittel belaufen sich aber auf einem ähnlichen Niveau für das nächste Haushaltsjahr, weil ein Großteil der Kosten aus Unterhaltung, Instandsetzung, Bauwerksprüfungen oder Rahmenverträge mit zum Beispiel der ALBA entstehen und dadurch jährliche Fixkosten bilden.

**Ergänzende Frage aus dem Bau- und Verkehrsausschuss vom Mittwoch den 06.11.2024:
In den Ausführungen sind die Bauwerke in der Willy-Brandt-Straße trotz augenscheinlichem schlechtem Zustand nicht mit aufgeführt worden. Wie steht es um den Zustand des Bauwerkes in der Willy-Brandt-Straße?**

Für die überführenden Brückenbauwerke der Bahnstrecke Richtung Forst und Guben ist die Deutsche Bahn INFRA GO AG als Nutzer und Baulastträger verantwortlich für die Unterhaltung und Prüfung. Die Stadt Cottbus/Chósebus steht an dieser Stelle in der Zuständigkeit für das unterführende Trogbauwerk. Die Trogbauwerke gehören neben den Brücken zu den weiteren Ingenieurbauwerken (Tunnel- und Trogbauwerke, Verkehrszeichenbrücken, Lärmschutzwände, Stege, Kaimauern, Durchlässe, Stützwände) die im Rahmen von Straßen und Wegen unter die Aufsichtspflicht des Baulastträgers als hoheitliches Handeln der Verkehrssicherungspflicht gehören.

Die Frage des Zustandes des Trogbauwerkes in der Willy-Brandt-Straße kann allgemein wie folgt beantwortet werden. Die maßgeblichen Schäden des Trogbauwerkes entstehen durch eine fortschrittliche treibende Alkali-Kiesel-Säure-Reaktion (AKR), allgemein auch als Betonkrebs bekannt. Diese führt dazu, dass das eindringende Wasser eine Reaktion im inneren des Beton hervorruft, durch welchen sich der Beton ausdehnt. Diese treibenden Kräfte führen im weiteren dazu, dass der Beton augenscheinlich sichtbar an den Außenflächen abplatzt. Die dadurch offen liegende Bewehrung ist nun der freien Bewitterung ausgesetzt und anfällig für Korrosionsschäden.

Die letzte Begutachtung des Trogbauwerkes erfolgte im Mai 2022. Die Bauwerksnoten werden in diesem Fall mit einer Spanne angegeben, weil es sich streng genommen bei dem Bauwerk um 8 Teilbauwerke mit Bauteilfugen handelt, die in diesem Fall auch alle einzeln beurteilt werden. Die Zustandsnoten dieser 8 Teilbauwerke liegen dabei in dem Rahmen von 3,3 bis 3,5. Die nächste Hauptprüfung ist somit wieder im Jahr 2025 fällig.

Dabei ist die Verwaltung im Rahmen von Markterkundungen bereits im Austausch mit auf Sanierung solcher Bauwerke spezialisierten Unternehmen um zeitnah potentielle Lösungen zu identifizieren.

Tabelle 3: Bauwerkszustand Trogbauwerk Willy-Brand-Straße

Bauwerksnr.	Bauwerksname	Prüfdatum	Prüfart	Zustandsnote	Maßgebliche Schäden
CB-T 001	Trogbauwerk Willy-Brandt-Str. L49	05/2022	Einfache Prüfung	3,3-3,5	Betonschäden durch AKR

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag
Doreen Mohaupt

Dezernentin für Stadtentwicklung, Mobilität und Umwelt

Anlage: Präsentationsfolien