

Seevetal, den 30.Juli 2015

## **Erhalt beider Fahrspuren über die Decatur Brücke**

### **Konstruktive Wege zum Ziel**

#### **Der 6-Punkte Plan**

Nach mehr als 40 (vierzig!) Jahren war es endlich gelungen zu jedem Zug der in Maschen aus/ in Richtung Hamburg hält einen Bus zu organisieren.

„Ein Zug – ein Bus“ an diesem Motto hat Herr A. Schmidt in der Gemeindeverwaltung Seevetal jahrelang gearbeitet. Jetzt ist es endlich soweit. Doch die Freude soll nicht lange währen: Die Decatur Brücke – die Verbindung von Maschen und Horst und bis nach Ramelsloh/ Ohlendorf – zum S-Bahnhof Maschen soll nur noch einspurig befahren werden können. Eine Ampelschaltung soll den Verkehr wechselseitig über die Brücke führen. Lange Wartezeiten für Autofahrer sind vorprogrammiert. Und es kommt noch schlimmer: Der „Bus zum Zug“ soll nicht mehr den S-Bahnhof Maschen anfahren, sondern nach Meckelfeld umgeleitet werden.

### **Wie konnte es dazu kommen?**

Alle Brückenbauwerke in Deutschland müssen entsprechend geänderter neuer Standards neu berechnet werden.

#### **Hintergrund: Nachrechnungsrichtlinie des BMVI (ehem. BMVBS)**

- Voraussetzungen für die Neuberechnungen sind:
- Überproportional gestiegene Verkehrsbelastung auf Brücken, insbesondere durch schweren LKW-Verkehr
- Spannbetonbrücken der 1960er und 1970er Jahre weisen deutlichste Unterschiede zu heutigen anzuwendenden Normen und Regelwerken auf
- Einführung der Richtlinie zur Prüfung, ob die Bauwerke dauerhaft den aktuellen Verkehrsbelastungen standhalten
- Zitat: „Bewertung der Tragfähigkeit und Gebrauchstauglichkeit bestehender Straßenbrücken, die nicht nach aktuellem Normungsstand geplant und errichtet wurden“
- Brücken werden nach heutigen Sicherheitsstandards rechnerisch untersucht

Das Ergebnis der Nachberechnung zeigt, dass die Brücke – nach dem zu Grunde gelegten Verkehrslastenmodell – so nicht mehr genutzt werden darf.

**Die Konsequenz: Einspurige Nutzung der Brücke.**

**Ist die einspurige Nutzung der Brücke die einzige Lösung?**

**Welche anderen Lösungen sind untersucht worden?**

**Was waren die Zielvorgaben?**

**Gibt es Alternative Lösungen?**

Welche Lösungsmöglichkeiten gibt es?

### *Komplettspernung*

Die Brücke könnte komplett für den Verkehr gesperrt werden.

Eine ganz sichere Lösung.

### *Einspurige Verkehrsführung*

Die Nutzung der Brücke kann auf eine einspurige Nutzung beschränkt werden. Wenn diese Spur in die Mitte des Bauwerks gelegt wird, kann die Belastung auf das Brückenbauwerk minimiert werden. Da dieses offensichtlich ist, muss dieser Fall nicht explizit nachgerechnet werden. Wenn man zudem die Fußgänger die Straßenfläche nutzen lässt, wird auch die Belastung durch den Fußweg auf das Bauwerk minimiert. Erforderlich ist es nicht, man geht halt ‚auf die sichere Seite‘.

Diese Nutzung wird heute in der Gemeinde Seevetal vorgestellt.

Aus Sicht der statischen Berechnung sicherlich der einfachste Fall.

Für die Nutzer des S-Bahnhofs und die Hörstener Bürger sicherlich der schlechteste Fall!

### *Zweispurige Verkehrsführung mit begleitenden Kompensationsmaßnahmen und Nutzungsaufgaben*

Entsprechend der Nachrechnungsrichtlinie des BMVI (ehem. BMVBS) sind folgende Maßnahmen möglich, wenn eine Brücke bei den Nachberechnungen ‚durchgefallen‘ ist:

- Ertüchtigung (Reparatur)
- Ersatzneubau
- Kompensationsmaßnahmen

Was ist unter Kompensationsmaßnahmen zu verstehen?

Zitat aus dem Pressetermin vom 15.7.2015 des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur zum Thema „Maßnahmen auf den Bundesautobahnen Berlins“:

Auswirkungen der Nachberechnungen:

Handlungsszenarien unter heutigen Sicherheitsaspekten

Verkehrliche **Kompensationsmaßnahmen** mit **Nutzungsaufgaben** und **-einschränkungen**

- **LKW-Mindestabstand**

- **Gewichtsbeschränkung**

- **Geschwindigkeitsbeschränkung**

- Kein genehmigungspflichtiger Schwerverkehr

Baumaßnahmen (soweit technisch umsetzbar)

- Abstützungskonstruktionen

- Verstärkungen

- Unterfangungen

Mittelfristige Aufgaben

- Ertüchtigung

- **Ersatzneubau**

**Es wird hier ein ganzer Strauß von Kompensationsmaßnahmen vorgestellt, welcher in Berlin zur Anwendung kommt.**

So ist z.B. der **LKW-Mindestabstand** – also eine **Drosselung** der Anzahl von LKW auf der Straße - eine interessante Lösung, **welche untersucht werden muss!**

Interessant ist auch der Ansatz des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur mit welchen Ziel diese an die Arbeit gegangen sind:

- Geringstmögliche Eingriffe in den Straßenverkehr
- Aufrechterhaltung des Verkehrs auf 3 Fahrstreifen
- Durchgängigkeit für alle nach StVO zugelassenen Fahrzeuge
- Zusätzliche Sonderprüfungen der Brücken
- Schnellstmöglicher Planungsbeginn des Ersatzneubaus für die Brücken

**Sollten dieses nicht auch die Ziele in Seevetal sein??!!**

Hier hat man einen Weg gefunden, die Randbedingungen für die Nutzung von Brücken so zu definieren, dass die Belastung der Brücken durch den Verkehr soweit reduziert wird, dass eine Nutzung bei geringstmöglichem Eingriff in den Straßenverkehr ermöglicht wird (Nutzung aller Fahrspuren).

NB: Diesen Ansatz haben wir für die Decatur Brücke bisher vermisst.

Man muss aber nicht nach Berlin gehen, um Lösungsansätze zu finden. Bereits vor einem Jahr, als die Autobahnbrücke bei der Autobahnabfahrt Heimfeld saniert wurde, mussten die LKW einen Mindestabstand einhalten um die Belastung für die Brücke zu reduzieren.

Es geht hier also um die Drosselung der Belastung durch LKW.

In Heimfeld mussten diese teilweise Polizisten sicherstellen. Es gibt aber auch technische Lösungen, welche für die Decatur Brücke angewendet werden können. Derartige Lösungen wurden in den letzten Wochen mit der Gemeindeverwaltung diskutiert und müssen geprüft werden!

Die wichtige Aussage an dieser Stelle ist: Es muss nicht geprüft werden, **ob** Kompensationsmaßnahmen genehmigungsfähig sind. Es muss geprüft werden, **welche** Maßnahmen genehmigungsfähig sind!

### *Uneingeschränkte Nutzung der Decatur Brücke*

Hintergrund dieses Lösungsansatzes ist die Frage, ob die neuen Regelungen überhaupt auf die Decatur Brücke anzuwenden sind?

Eine wesentliche Grundlage der Nachrechnungsrichtlinie ist die Veränderung im Verkehrsaufkommen. Ganz wesentlich ist hier der LKW Verkehr, welcher bundesweit seit dem Bau der Brücke um den Faktor 10 gestiegen ist. Nur – trifft dieses auf die Decatur Brücke zu?? Sicherlich eine Fragestellung, welche auch geprüft werden sollte!

### **Wie kann es weiter gehen?**

#### **Das 6 Punkte Programm zum Erhalt beider Fahrspuren über die Decatur Brücke**

**Die folgenden Schritte sollten so schnell wie möglich eingeleitet werden:**

1. Prüfung, ob die Nachrechnungsrichtlinie in der vorliegenden Form überhaupt auf die Decatur Brücke Anwendung finden muss.  
*Die höhere Belastung durch LKW ist nicht gegeben!*  
→ Bei positiver Prüfung kann die Brücke wie bisher weiter genutzt werden!
2. Falls Punkt 1.) nicht positiv geprüft wird...  
Reduzierung der Belastungen auf die Brücke durch Reduzierung der Anzahl der Fahrzeuge. Die folgenden Prüfaufträge müssen so schnell wie möglich erteilt werden:
  - a. Prüfung, bis zu welcher Flächenlast (Belastung durch Fahrzeuge) ein zweispuriger Betrieb möglich wäre. Wie viele Fahrzeuge – von welchem Typ - dürfen sich dann noch gleichzeitig auf der Brücke befinden?
  - b. Ein anderer (Prüf)Ansatz ergibt sich, wenn man prüft, welchen Mindestabstand LKW einhalten müssen, damit ein zweispuriger Verkehr weiterhin möglich ist. (siehe Brücken in Berlin und die Brücke in Heimfeld)
3. Ergibt sich durch die Prüfungen in 2.a) oder 2.b) die Möglichkeit durch Kompensationsmaßnahmen (z.B. LKW Mindestabstand, Beschränkung der Anzahl der Fahrzeuge auf der Brücke usw.) den zweispurigen Betrieb aufrechtzuerhalten, so

müssen diese Maßnahmen mit der obersten Straßenbaubehörde in Niedersachsen (Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr) abgestimmt werden.

4. Parallel zu Punkt 3.) muss die technische Realisierung geprüft werden:
  - a. Installation eines Systems zur Zählung von Fahrzeugen unter Berücksichtigung der Fahrzeugarten.  
Anmerkung: Es gibt Firmen, welche derartige Systeme mit zertifizierten Zählsystemen anbieten. Eine Installation im Rahmen der Decatur Brücke ist möglich.
  - b. Prüfung der Kopplung zwischen Zählsystem und Ampelanlage.  
Anmerkung: Zählsysteme und Ampelanlagen verfügen über standardisierte Schnittstellen. Diese müssen auf ihre Kompatibilität hin überprüft werden.
5. Sobald die positive Überprüfung durch die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr vorliegt, kann eine Ausschreibung für die modifizierte Ampelanlage erfolgen.
6. Nach erfolgreicher Ausschreibung muss die Umsetzung umgehend erfolgen und die Brücke wieder für den zweispurigen Verkehr freigegeben werden!

### **Was sind NICHT unsere Ziele:**

Wir wollen nicht verhindern, dass eine neue Brücke und evtl. sogar ein neuer S-Bahnhof geplant werden! Hier müssen dringend neue Lösungen gefunden werden – die auch finanzierbar sind!

Wir wollen nicht verhindern, dass jetzt (für begrenzte Zeit) Schutzmaßnahmen für die Brücke ergriffen werden!

**Unser Ziel ist es die Zeit von (hoffentlich) maximal ½ Jahr zu nutzen um technische Lösungen zu finden, die es den Nutzern des S-Bahnhofs und den Hörstener Bürgern ersparen, für die nächsten 9 ½ Jahre (oder länger) eine einspurige Verkehrsführung über die Decatur Brücke erleiden zu müssen.**

**Technische Lösungen sind möglich!**

**Bitte sehen Sie dazu die beigefügte Graphik.**

Mit freundlichen Grüßen  
Matthias Clausen

# Decatur Brücke: Drosselung des Verkehrs durch Verkehrszählung und Ampelschaltung

