

Gemeinde Eitorf  
DER BÜRGERMEISTER

ANLAGE  
zu TO.-Pkt.

interne Nummer XV/0340/V

Eitorf, den 22.03.2022

Dezernat II/Amt 60.4

Sachbearbeiter/-in: Karl-Heinz Sterzenbach, Christina Seifert

\_\_\_\_\_  
Bürgermeister

i.V.  
\_\_\_\_\_  
Erster Beigeordneter

**VORLAGE**  
- öffentlich -

**Beratungsfolge**

Ausschuss für Stadtplanung, Ortsentwicklung, Mobilität und Klimaschutz	05.04.2022
Ausschuss für Bauen und Sportstätten	06.04.2022
Rat der Gemeinde Eitorf	02.05.2022

**Tagesordnungspunkt:**

Hängesteg Halft  
Hier: Sachstand und Grundsatzentscheidung zum weiteren Vorgehen/Neubau

**Beschlussvorschlag:**

1. Der ASOMK empfiehlt dem Rat der Gemeinde Eitorf:  
Die Verwaltung wird beauftragt, die Planungen für einen Neubau des Hängesteg Halft in die Wege zu leiten.
2. Der ABS empfiehlt dem Rat der Gemeinde Eitorf:  
Die Verwaltung wird beauftragt, die Planungen für einen Neubau des Hängesteg Halft in die Wege zu leiten.
3. Der Rat der Gemeinde Eitorf beauftragt die Verwaltung, die Planungen für einen Neubau des Hängesteg Halft in die Wege zu leiten.

**Begründung:**

***I. Allgemeines***

Die Brücke steht auf Gemeindeparzellen und ist ein seit 1947 bestehender „historischer“ Gemeinde-Verkehrsweg für Fußgänger/Radverkehr. Auch ohne förmliche Widmung gilt also das StrWG. Ein

diesbezügliches Verkehrsbedürfnis ist unstrittig. Für Fußgänger und Radfahrer ergeben sich sonst kilometerlange Umwege. Die Flussquerung nimmt Verkehr aus den Bereichen Halft/Achse L 317 (ca. 1500 EW) von und nach dem Gewerbegebiet/Eitorf Mitte auf. Die Historie betont das: Ursprünglich Fähre und Holzsteg wurde in Eigeninitiative der Bürgerschaft mit Zuschuss der Gemeinde diese Brücke 1947 errichtet. Zudem kommt ihr Bedeutung als Verknüpfung im Radwegenetz zu.

Aus der **technischen** Geschichte her, die ständig auf Reparaturen beschränkt war und ist, zeigt sich nun nach 74 Jahren Nutzung anhand der letzten Prüfungen **ein Wendepunkt auf**. Allein die Sanierung einiger Betonteile (derzeit laufend) nimmt mit 16.000 € mehr als den Etatposten von 15.000 € für den laufenden Bedarf an Unterhaltung aller 28 Brücken in Anspruch. Die nächste Hauptprüfung steht für 2023 an. Es liegen keine aktuellen Erkenntnisse zu den Tragseilen (statisch wesentlich) vor, was aber zu prüfen ist. Eine Sperrung ist nicht auszuschließen. In der Gesamtschau zeigt sich deutlich, dass alle denkbaren Reparaturen wie auch eine Sanierung **nicht** mehr zur einer vertretbaren und erst recht nicht zu einer üblichen Nutzungsdauer von 60-80 Jahren führen.

## ***II. Überblick Brückenprüfungen***

Als Straßenbaulastträger des gemeindlichen Straßen- und Wegenetzes hat die Gemeinde Eitorf für die Standsicherheit, Verkehrssicherheit und Dauerhaftigkeit aller im Gemeindegebiet befindlichen Brücken Sorge zu tragen. Die Überwachung und Prüfung dieser Bauwerke ist in DIN 1076 „Ingenieurbauwerke im Zuge von Straßen und Wegen“ geregelt. Um etwa eingetretene Mängel und Schäden rechtzeitig erkennen und bewerten zu können, sind dementsprechend alle Brücken in regelmäßigen Abständen unter Berücksichtigung früher gemachter Feststellungen zu prüfen. Im Rahmen der Hauptprüfung werden jedes sechste Jahr alle (auch schwer zugängliche) Bauwerksteile ggfs. unter Zuhilfenahme von Besichtigungseinrichtungen geprüft. Drei Jahre nach einer Hauptprüfung sind die Brücken einer Einfachen Prüfung zu unterziehen. Die Einfache Prüfung kann ohne Verwendung von Besichtigungsgeräten oder –einrichtungen als erweiterte Sichtprüfung erfolgen.

Grundlage für diese Bauwerksprüfungen ist das Bauwerksbuch, welches eine Übersicht über die wichtigsten Daten des Bauwerkes gibt und auch zur Eintragung der vorgenommenen Prüfungen dient. Das Bauwerksbuch (Brückenbuch) des Hängesteg Halft wurde 1983 erstellt. Seit diesem Zeitpunkt fanden regelmäßige Bauwerksprüfungen statt.

Die Prüfberichte machen deutlich, dass der Hängesteg einige konstruktionsbedingte Schwachstellen aufweist, die regelmäßige Instandhaltungsarbeiten bedingen.

So wird seit 1983 schon bemängelt, dass das Schwingungsverhalten der Brücke zur Lockerung der Verbindungsmittel und Überbeanspruchung von Bauteilen führen kann. Davon betroffen ist auch der Korrosionsschutz, der durch Schwingungen in den Berührungspunkten von Bauteilen abgerieben wird. Lösungsvorschlag des mit den Bauwerksprüfungen beauftragten Ingenieurbüros waren bereits im Jahr 1989 Verstärkungsmaßnahmen des Längssystems, welche gleichzeitig schwingungsdämpfende Wirkungen erzielen sollten.

## ***III. Übersicht zu Beratungen in politischen Ausschüssen***

Lt. den im Bereich 60.4 vorliegenden Akten fanden bereits seit 1985 regelmäßig Beratungen in den entsprechenden Fachausschüssen bzgl. dieses Brückenbauwerks statt (Anlage 1).

Bereits im Jahr 1989 wurden notwendige Instandsetzungsarbeiten in einem Sachstandsbericht an den Fachausschuss mit 400.000 DEM geschätzt. Diese Schätzung beinhaltete die o. g. Verstärkungsmaßnahmen. Nach weiteren Planungen und Beratungen wurde diese Kostenschätzung im Jahr 1991 für die gleichen Maßnahmen auf 450.000 DM korrigiert (Sachstandsbericht an den Fachausschuss).

Im Jahr 1993 erfolgte die Vergabe eines Planungsauftrages zum Umbau zu einer Rad- und Gehwegbrücke. Dabei sollte ebenfalls die Möglichkeit eines Neubaus berücksichtigt werden. Ein Jahr später folgte ein einstimmiger Beschluss, wonach der Bestand erhalten bleiben sollte und eine Sanierung zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen soll.

Ende der 90er Jahre wurde die Erstellung eines Instandhaltungskonzeptes für damals geschätzte

220.000 DM beschlossen, was die Grundlage für einige Materialprüfungen am Bauwerk bildete. Eine Auftragsvergabe zur Planung der notwendigen Verstärkungsmaßnahmen erfolgte erst im Jahr 2015, nach dem in den Vorjahren mehrere ebenso dringende Instandhaltungsarbeiten durchgeführt wurden.

#### ***IV. Unterhaltung des Bauwerks in den letzten Jahren***

Anlage 2 gibt einen Überblick über die Instandhaltungskosten der vergangenen Jahre. Es zeigt sich, dass diese gerade in den letzten Jahren ansteigen. Trotz der laufenden Unterhaltung dieses Bauwerks werden bei jeder Brückenprüfung erneut Mängel aufgelistet, die weitere Instandhaltungs- und Unterhaltungsarbeiten bedingen. Diese Kosten sind verglichen mit denen der anderen Brückenbauwerke als hoch zu betrachten. Im Laufe der Jahre zeigt sich deutlich, dass trotz laufender Instandhaltung ein nur befriedigender Zustand des Bauwerks von den Brückenprüfern attestiert wird.

#### ***V. Zusammenfassung und Vorschlag für weitere Vorgehensweise***

Zur Ausführung der Maßnahme „Verstärkung Längssystem“ kam es bis zum jetzigen Zeitpunkt aus folgenden Gründen noch nicht. Aus wirtschaftlichen Gesichtspunkten sind diese Verstärkungsmaßnahmen nur sinnvoll, wenn die Trageile in einwandfreiem Zustand sind. Dafür ist eine Materialprüfung notwendig, für die die Verwaltung derzeit einen Anbieter sucht. Des Weiteren stellt sich die Frage, ob diese Maßnahme unter Berücksichtigung des Alters der Brücke und den bisher angefallenen Kosten wirtschaftlich vertretbar ist.

Aus Sicht der Verwaltung werden die Instandhaltungskosten durch die schwingungsdämpfenden Maßnahmen sicherlich minimiert, jedoch werden weiterhin laufende Unterhaltungsmaßnahmen (z. B. Korrosionsschutzmaßnahmen und Materialprüfungen) notwendig sein. Ob dadurch die Lebensdauer des Bauwerks soweit verlängert wird, dass diese Investition als wirtschaftlich zu betrachten ist, bleibt fraglich.

Bei alledem sind auch folgende Aspekte von Belang: Unterstellt, eine wirtschaftliche und sichere Erhaltung der Brücke würde durch Instandhaltungs- und Unterhaltungsmaßnahmen gelingen, so wäre damit immer noch nicht ein dem tatsächlichen und zu erwartenden Verkehrsbedürfnis entsprechender Zustand erreichbar. Die Brücke ist für einen kombinierten Geh- und Radweg im Beidrichtungsverkehr zu schmal; Radfahrer müssten nach wie vor absteigen. Das Gelände und das Schwingungsproblem verstärken dieses Problem. Nicht zuletzt aufgrund des Klimaschutzes soll der Radverkehr nachhaltig unterstützt und gefördert werden – was im Bestand der Brücke so nicht möglich ist. Ein Neubau würde zudem technische „Überraschungen“, die trotz aller Instandhaltung bei einem alten Bauwerk langfristig möglich sind, recht sicher ausschließen. Auch die Hochwasserresistenz kann am Ende nachhaltig nur durch einen Neubau verbessert werden.

Unter Betrachtung der in dieser Vorlage beschriebenen Historie des Hängestegs sollte aus wirtschaftlichen Gesichtspunkten ein Ersatzneubau des 75 Jahre alten Bauwerks dringend angegangen werden. Da dies zeitintensive Planungen und Abstimmungen mit Behörden bedingt, ist mit einer Fertigstellung vor 2030 kaum zu rechnen. Zumindest bis Baubeginn ist in diesem Zeitraum mit weiteren Instandhaltungskosten zu rechnen. Im Verlauf der Entwurfsplanung wird die Verwaltung auch unterschiedliche Konstruktionsprinzipie (Spannbeton, Hängebrücke) einbeziehen.

Anlage(n)
-----------

Anlage 1: Übersicht zu politischen Beratungen

Anlage 2: Übersicht Unterhaltungskosten der vergangenen Jahre