



Entlastungsspanne und Alzbrücke Seebruck

Bürgerinformationsveranstaltung
am 21.05.2019
im Strandbad in Seebruck





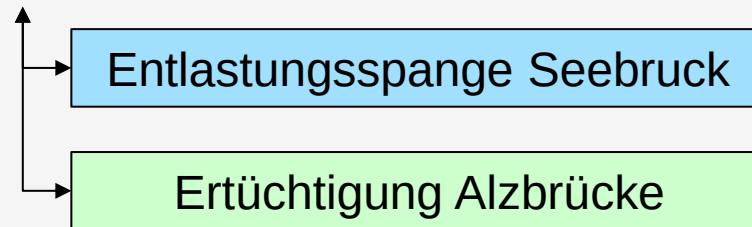
Personenvorstellung

- **Herr Rainer Popp**
Regierung von Oberbayern
Leiter Sachgebiet Straßen- und Brückenbau
- **Herr Christian Rehm**
Behördenleiter Staatliches Bauamt Traunstein
- **Frau Bernadette Wallner**
Staatliches Bauamt Traunstein
Abteilungsleiterin Straßenplanung
- **Herr Florian Paukner**
Staatliches Bauamt Traunstein
Abteilungsleiter Brückenbau



Gliederung

- Ortsplanung der Gemeinde Seeon-Seebruck
- Spitzengespräch am 21. Februar 2019



- Planung der Entlastungsspanne Seebruck
- Ertüchtigung der Alzbrücke
- Weitere Schritte und Zeithorizont
- Fragen und Diskussion

Im ISEK untersuchte Varianten



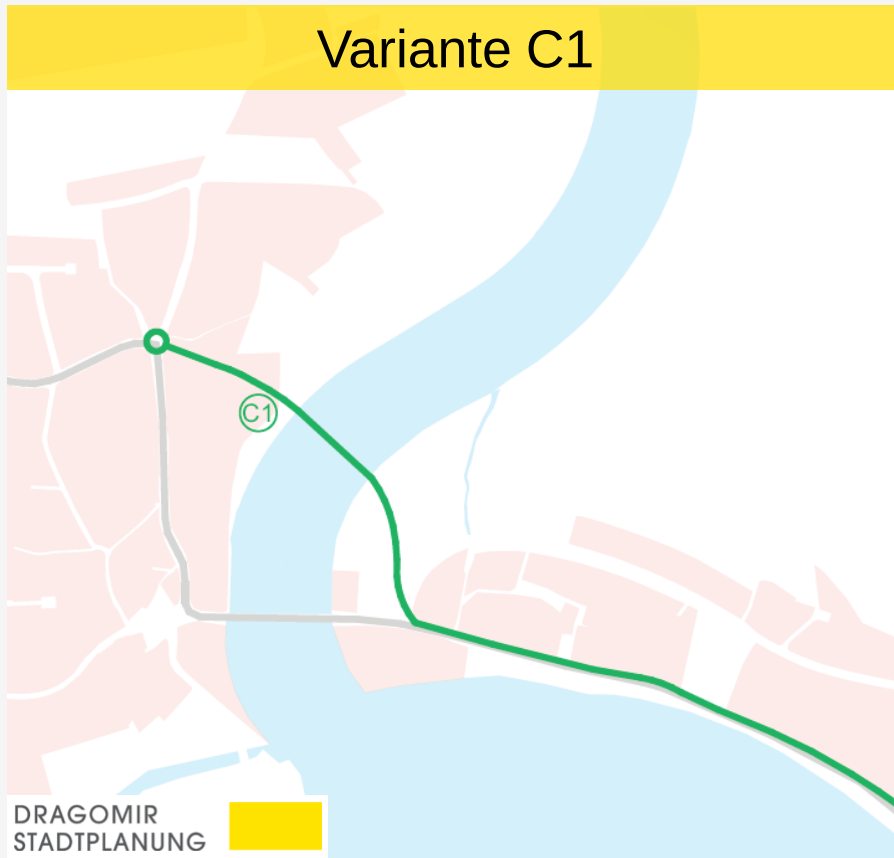
DRAGOMIR
STADTPLANUNG

Quelle: ISEK-
Abschlussbericht (Okt.
2017)

Abb. 85: Alle untersuchten Trassenvarianten

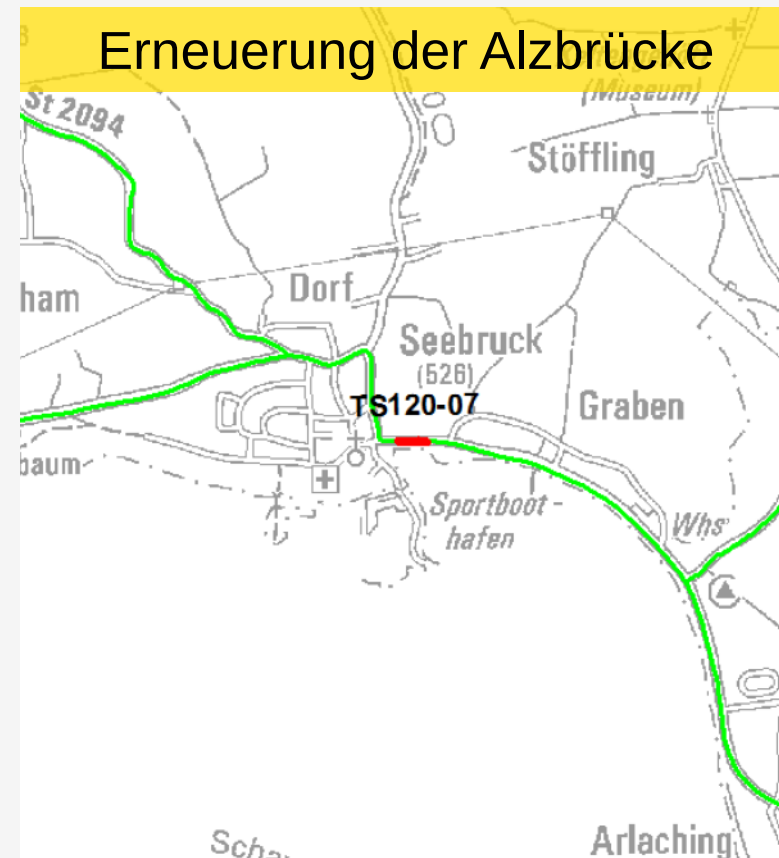
Gemeindliche Variante vs. staatliches Projekt

Variante C1



Quelle: ISEK-Abschlussbericht (Abb. 94, Okt. 2017)

Erneuerung der Alzbrücke



Quelle: Ausbauplan für die Staatsstraßen (2011)



Zusammensetzung Spitzengespräch

Bauministerium

Amtschef

Helmut Schütz

Bauministerium
Referatsleiter
Städtebauförderung
Armin Keller

Bauministerium
Referatsleiter Straßenbau
Oberbayern, Schwaben
Dr. Thomas Linder

Landkreis Traunstein
Landrat
Siegfried Walch

Regierung von Oberbayern
Sachgebietsleiter
Städtebauförderung
Ralf Imhof

Regierung von Oberbayern
Sachgebietsleiter
Straßen- und Brückenbau
Rainer Popp

Gemeinde Seon-Seebruck
Erster Bürgermeister
Bernd Ruth

Architektur
Büro Landbrecht
Bernhard Landbrecht

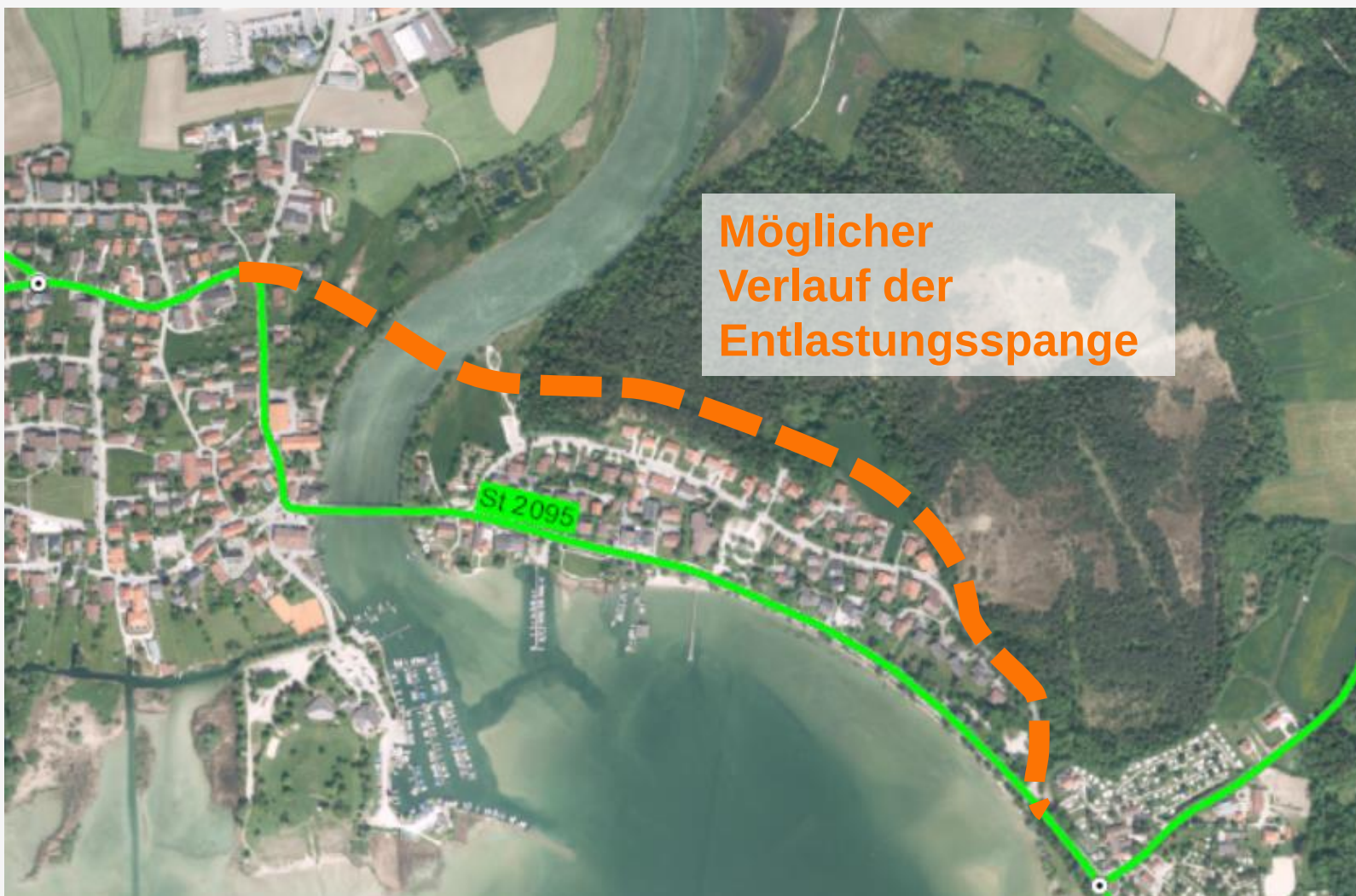
Staatliches Bauamt
Traunstein
Behördenleiter
Christian Rehm



Ergebnis des Spitzengesprächs

1. Die beiden staatlichen Ausbauplan-Projekte „Erneuerung der Alzbrücke“ und „Ortsumgehung Seebruck“ werden zu dem neuen Projekt „**Entlastungsspanne Seebruck**“ zusammengefasst.
2. Die marode **Alzbrücke wird** übergangsweise während einer knapp einjährigen Verkehrssperrung **zeitnah ertüchtigt**.

Entlastungsspanne Seebruck





Entlastungsspanne Seebruck

- Die „Erneuerung der Alzbrücke“ und die „Ortsumgehung Seebruck“ werden zusammengefasst zur „Entlastungsspanne Seebruck“.
- Die **Ziele** des gemeinsam von Freistaat und Gemeinde verfolgten Projekts der Entlastungsspanne sind:
 - **Verkehrsentlastung** des Ortskerns und des Ortsteils Graben
 - **Verbesserung** der Verkehrsverhältnisse durch Teilumgehung
 - **Städtebauliche Entwicklung** und Aufwertung des Ortskerns, des Alzübergangs und der Uferpromenade
 - **Ersatz** der abgängigen Alzbrücke
 - Sichere **Gehwege** über die Alzbrücke
 - Sichere **Radwege** und -routen; einschließlich Lückenschluss Chiemseerundweg





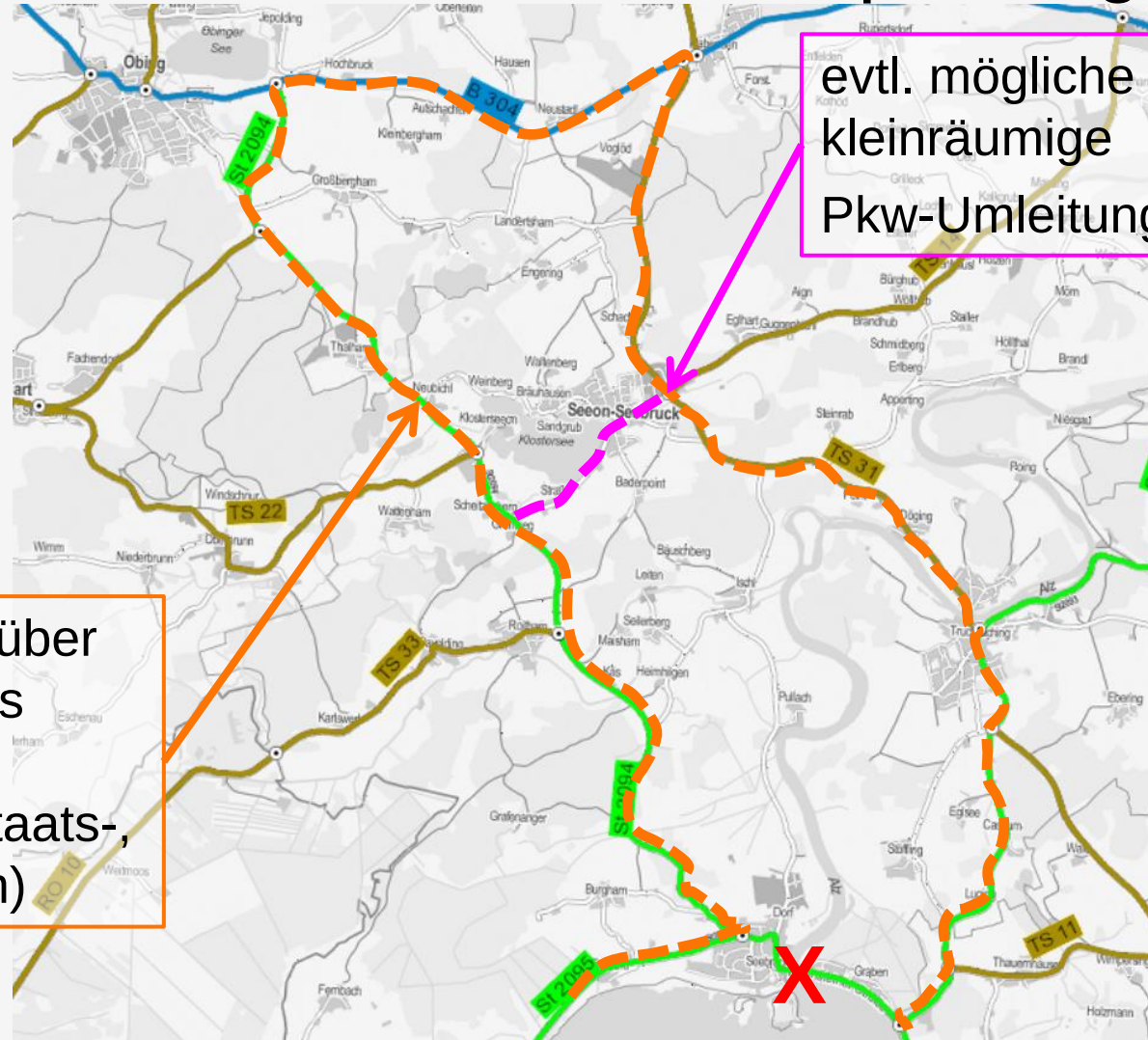
Ertüchtigung der Alzbrücke

Die Erhaltungsmaßnahme soll

- möglichst **zeitnah** umgesetzt werden;
- für einen **Zeithorizont** von etwa 15 Jahren die **volle Tragfähigkeit** und **sichere Gehwege** bringen;
- möglichst innerhalb einer **Bausaison** und
- mit einer **Behelfsbrücke** für Fußgänger und Radfahrer realisiert werden;
- unter Sperrung und regionaler **Umleitung** des Verkehrs erfolgen.

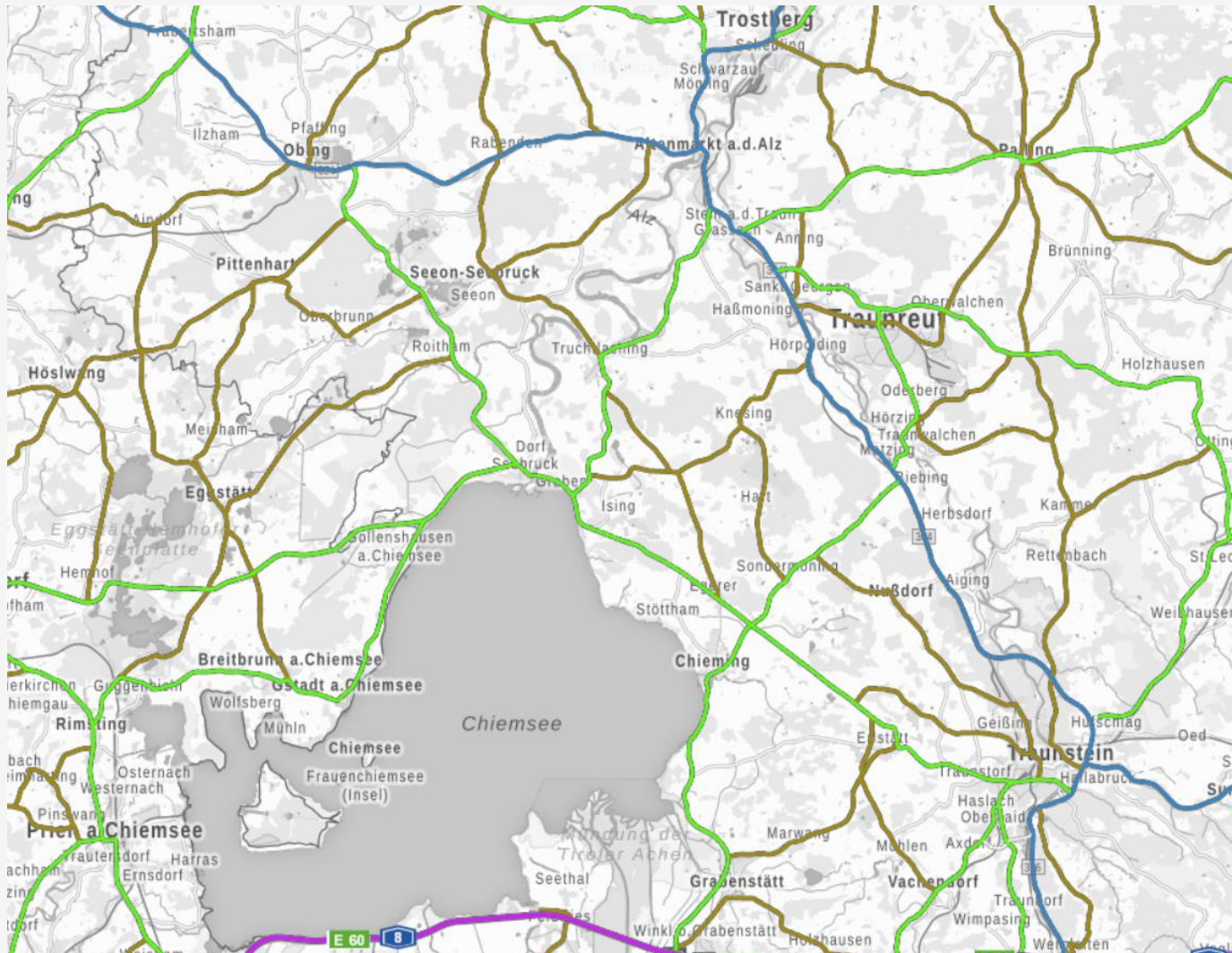
Das Umleitungs- und Ableitungskonzept wird eingehend mit der Verkehrsbehörde am Landratsamt und den Gemeinden abgestimmt.

evtl. mögliche
kleinräumige
Pkw-Umleitung





Ableitungskonzept





Umsetzung der Ziele aus dem Spitzengespräch

St 2095 Entlastungsspanne Seebruck

- grundsätzlicher Planungsablauf
- erste Schritte:
 - naturschutzfachliche Kartierung
 - Raumwiderstandskarte / Raumempfindlichkeitsanalyse
 - Trassierung von Varianten in Lage und Höhe
 - Umweltverträglichkeitsstudie (Beurteilung der UVPG-Schutzgüter)

Nutzungsdauerverlängerung Bestandsbrücke

- Ausmaß der Schädigung
- weiteres Vorgehen an der Bestandsbrücke
 - Versagensmonitoring
 - Teilerneuerung

weitere Schritte und Zeithorizont



St 2095 Entlastungsspanne Seebruck

- **grundsätzlicher Planungsablauf**
- erste Schritte:
 - naturschutzfachliche Kartierung
 - Raumwiderstandskarte / Raumempfindlichkeitsanalyse
 - Trassierung von Varianten in Lage und Höhe
 - Umweltverträglichkeitsstudie (Beurteilung der UVPG-Schutzgüter)

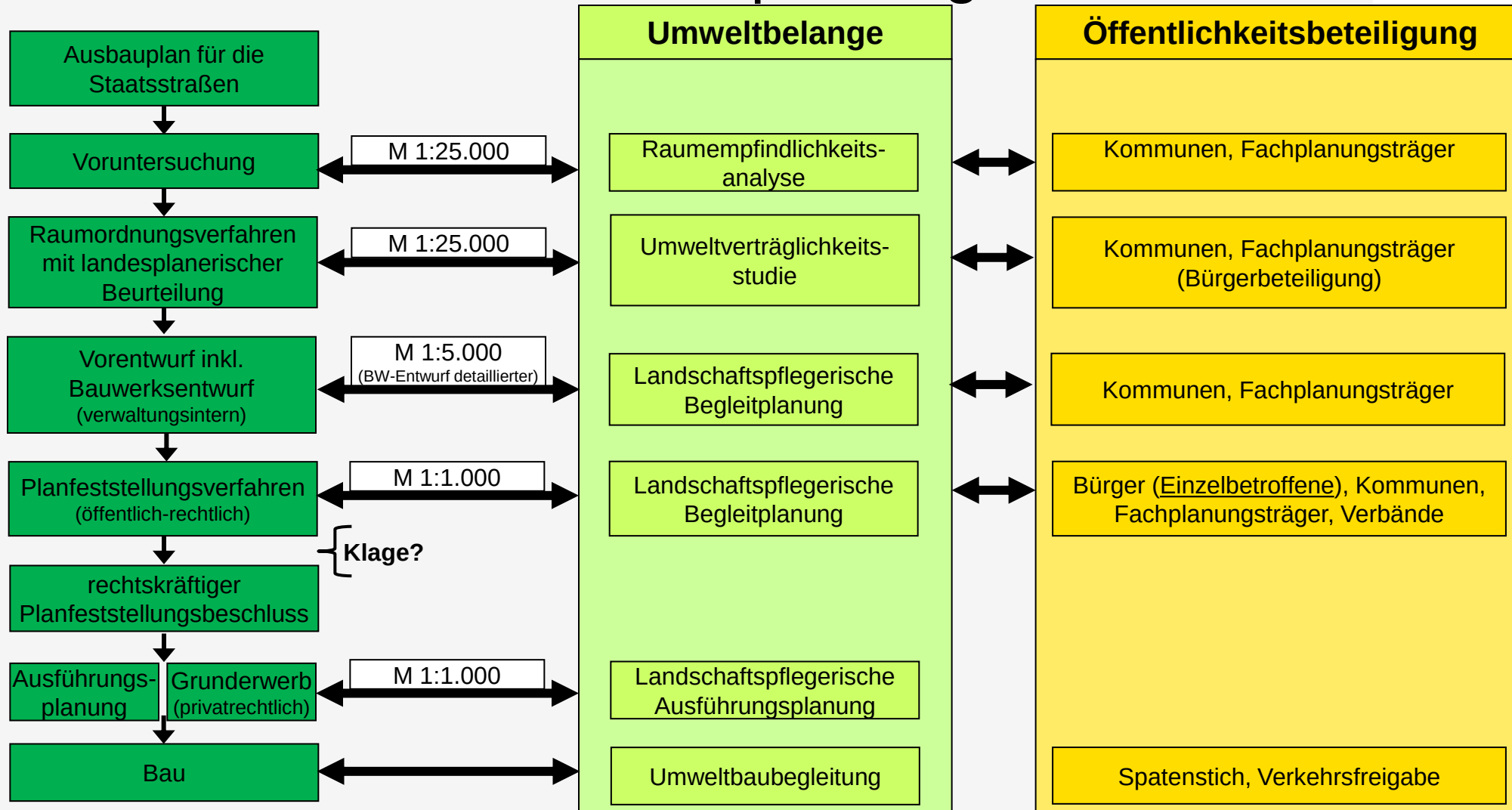
Nutzungsdauerverlängerung Bestandsbrücke

- Ausmaß der Schädigung
- weiteres Vorgehen an der Bestandsbrücke
 - Versagensmonitoring
 - Teilerneuerung

weitere Schritte und Zeithorizont

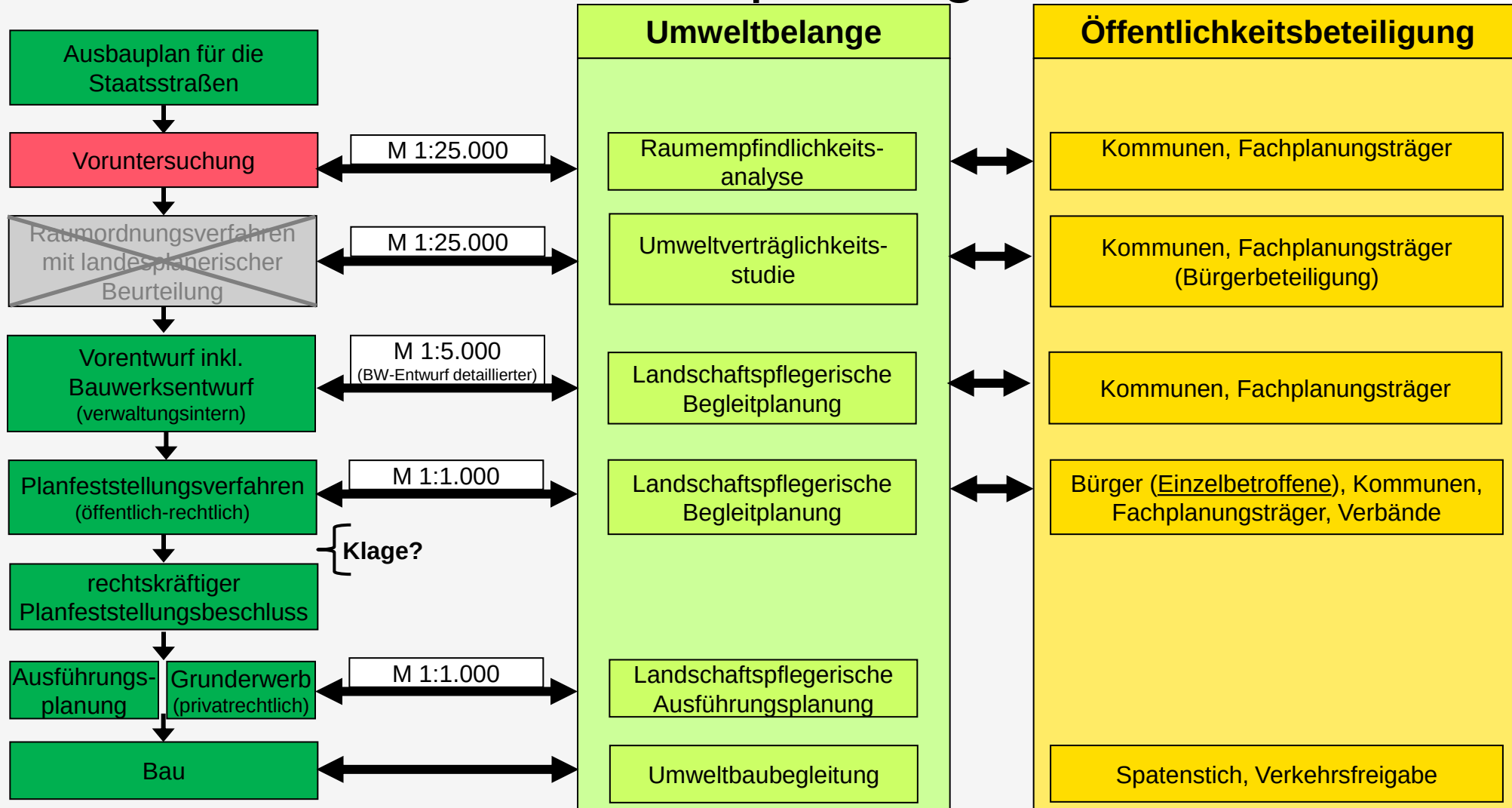


Schritte der Staatsstraßenplanung bis zum Bau





Schritte der Staatsstraßenplanung bis zum Bau





St 2095 Entlastungsspanne Seebruck

- grundsätzlicher Planungsablauf
- **erste Schritte:**
 - naturschutzfachliche Kartierung
 - Raumwiderstandskarte / Raumempfindlichkeitsanalyse
 - Trassierung von Varianten in Lage und Höhe
 - Umweltverträglichkeitsstudie (Beurteilung der UVPG-Schutzgüter)

Nutzungsdauerverlängerung Bestandsbrücke

- Ausmaß der Schädigung
- weiteres Vorgehen an der Bestandsbrücke
 - Versagensmonitoring
 - Teilerneuerung

weitere Schritte und Zeithorizont

voraussichtlicher Untersuchungsraum





Erläuterung zur erforderlichen Kartierung

Erfassung und Dokumentation der vorhandenen Tier- und Pflanzenwelt

- Basis: bisherige Kartierungen für ISEK und FFH-Managementplan
- Detaillierung / Ergänzung der bestehenden Kartierungen noch in 2019 bis Frühjahr 2020

derzeit:

Detailabstimmung des Kartierprogramms mit der höheren Naturschutzbehörde an der Regierung von Oberbayern



St 2095 Entlastungsspanne Seebruck

- grundsätzlicher Planungsablauf
- **erste Schritte:**
 - naturschutzfachliche Kartierung
 - **Raumwiderstandskarte / Raumempfindlichkeitsanalyse**
 - Trassierung von Varianten in Lage und Höhe
 - Umweltverträglichkeitsstudie (Beurteilung der UVP-G-Schutzgüter)

Nutzungsdauerverlängerung Bestandsbrücke

- Ausmaß der Schädigung
- weiteres Vorgehen an der Bestandsbrücke
 - Versagensmonitoring
 - Teilerneuerung

weitere Schritte und Zeithorizont



Raumempfindlichkeitsanalyse (REA)

Aufgabe der REA:

- Erkennen von möglichen Konfliktbereichen bereits in einem sehr frühen Planungsstadium
- Beurteilung möglicher Veränderungen von Raum- und Umweltfunktionen
- Grundlage für Variantenerarbeitung
- Beurteilung der planungs- und baurechtlichen Erfolgsaussichten von Korridoren
- rechtssichere Basis aller weiteren Planungsschritte

Vorgehen im Rahmen der REA:

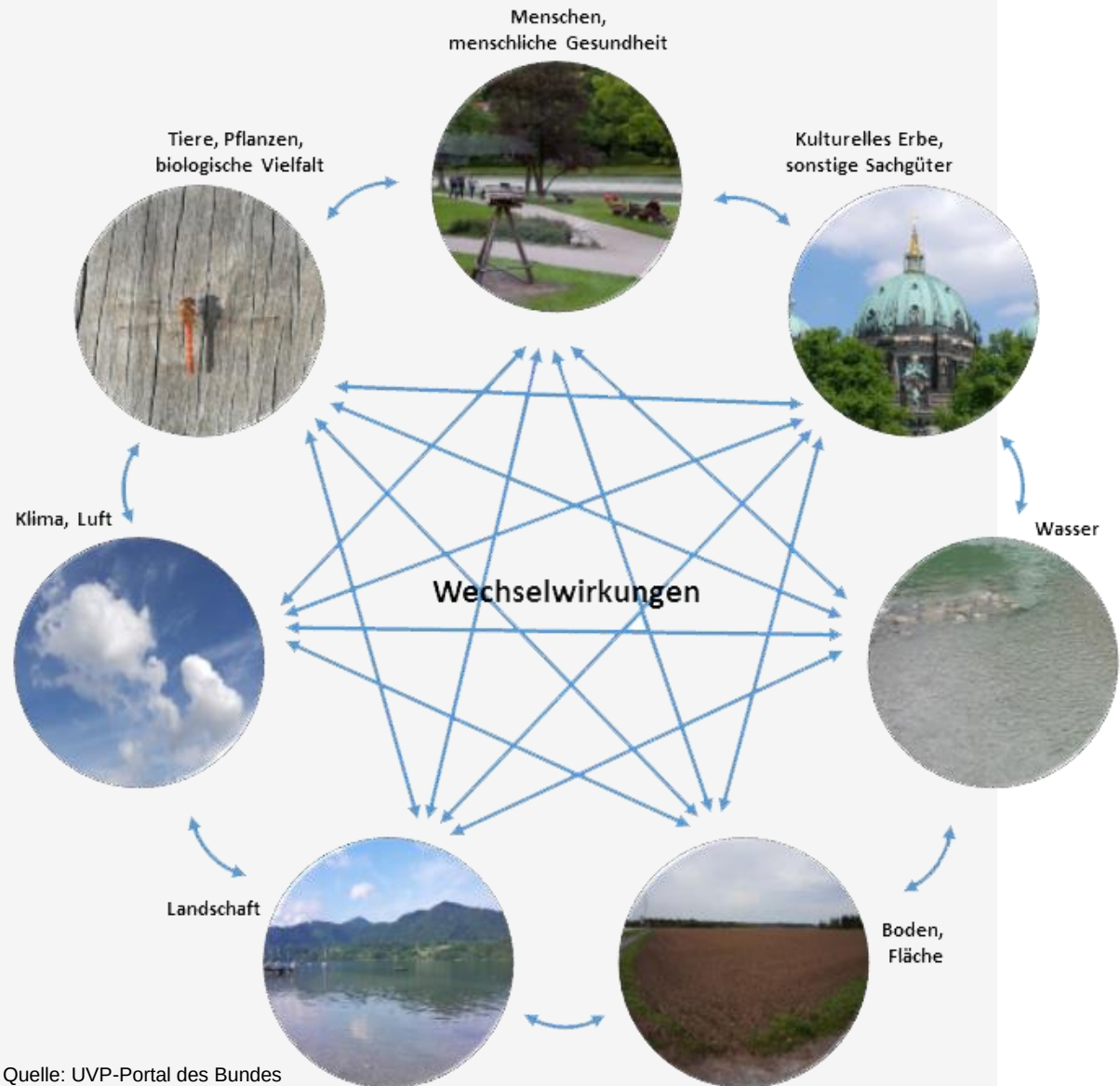
- Untersuchung des Raumwiderstands separat für alle Schutzgüter nach UVPG
- Überlagerung aller Schutzgüter zu einer Raumempfindlichkeitskarte

→ Suche nach möglichst konfliktarmen Korridoren für die Varianten

REA

Schutzgüter nach UVPG:

- Schutzgut Menschen und menschliche Gesundheit
- Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt
- Schutzgut Boden
- Schutzgut Wasser
- Schutzgut Luft und Klima
- Schutzgut Landschaft
- Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter
- Wechselwirkungen untereinander





REA

Schutzgüter nach UVPG:

- Schutzgut Menschen und menschliche Gesundheit
- Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt
- Schutzgut Boden
- Schutzgut Wasser
- Schutzgut Luft und Klima
- Schutzgut Landschaft
- Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter
- Wechselwirkungen untereinander

Erarbeiten konkreter Themenkarten separat für jedes Schutzgut



Überlagerungskarte:

Darstellung der **Raumempfindlichkeit**

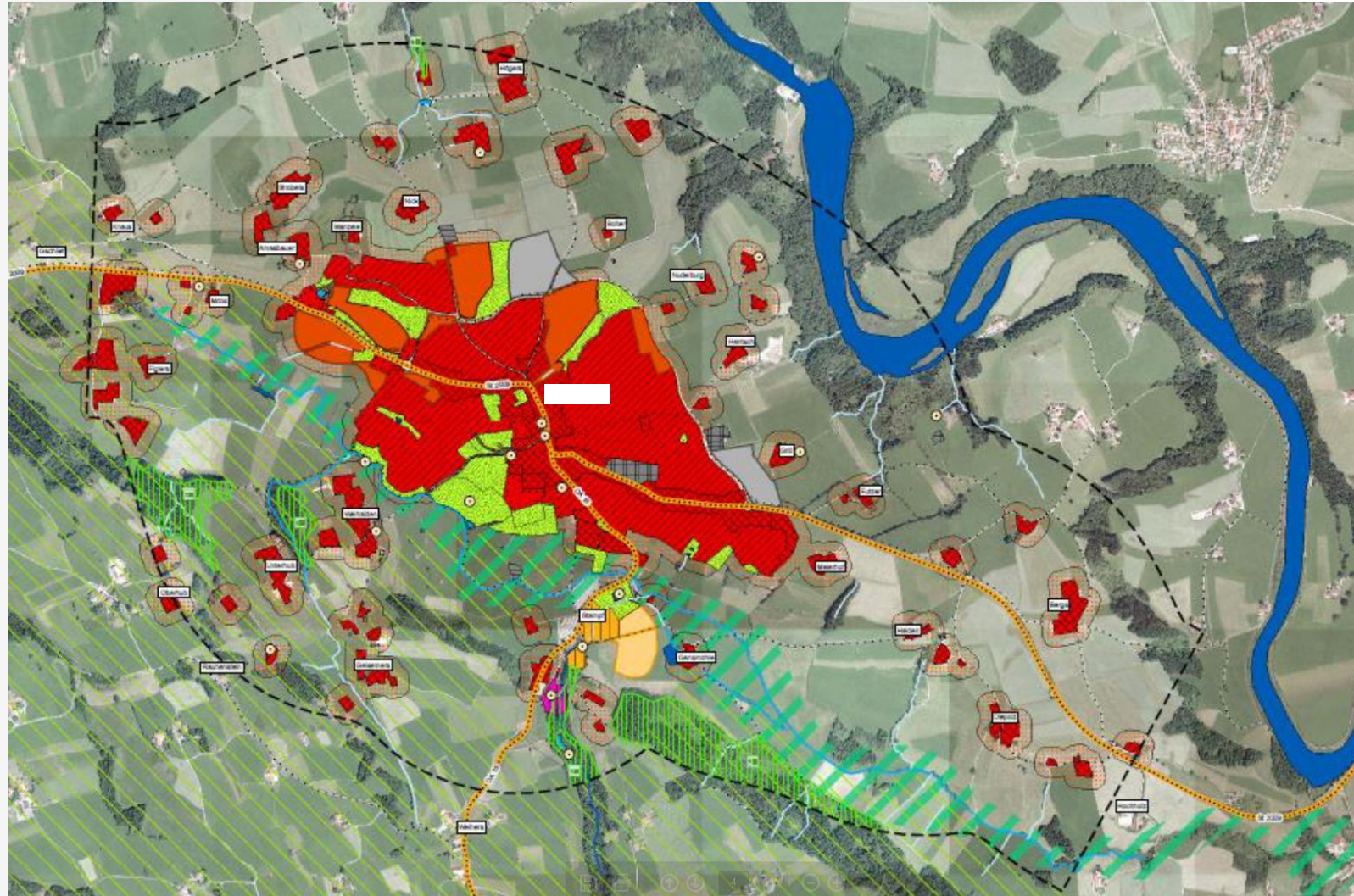
→ das Schutzgut mit dem jeweils höchsten Konfliktpotential an einer Stelle bestimmt die dortige Raumempfindlichkeit.

→ Beispiel: klassische Ortsumgehung

REA – Beispiel Ortsumgehung

Schutzgut Menschen und menschliche Gesundheit

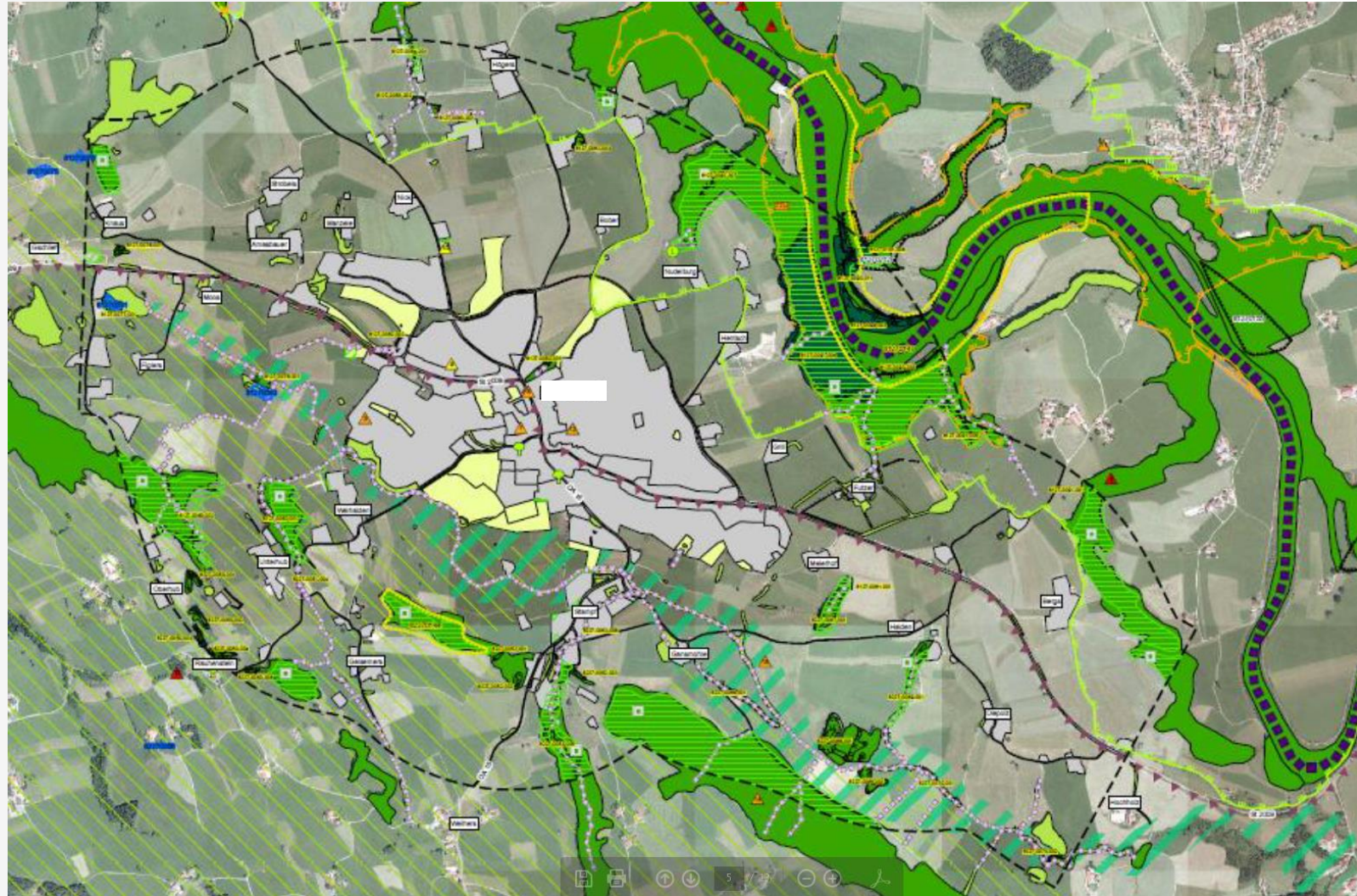
- Gesundheit und Wohlbefinden
- Wohnen und Wohnumfeld
- Erholung und Freizeit



REA – Beispiel Ortsumgehung

Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt

- Lebensräume von Tieren und Pflanzen
- Funktionsbezüge
 - Waldstrukturen
 - Gewässerstrukturen
 - ...



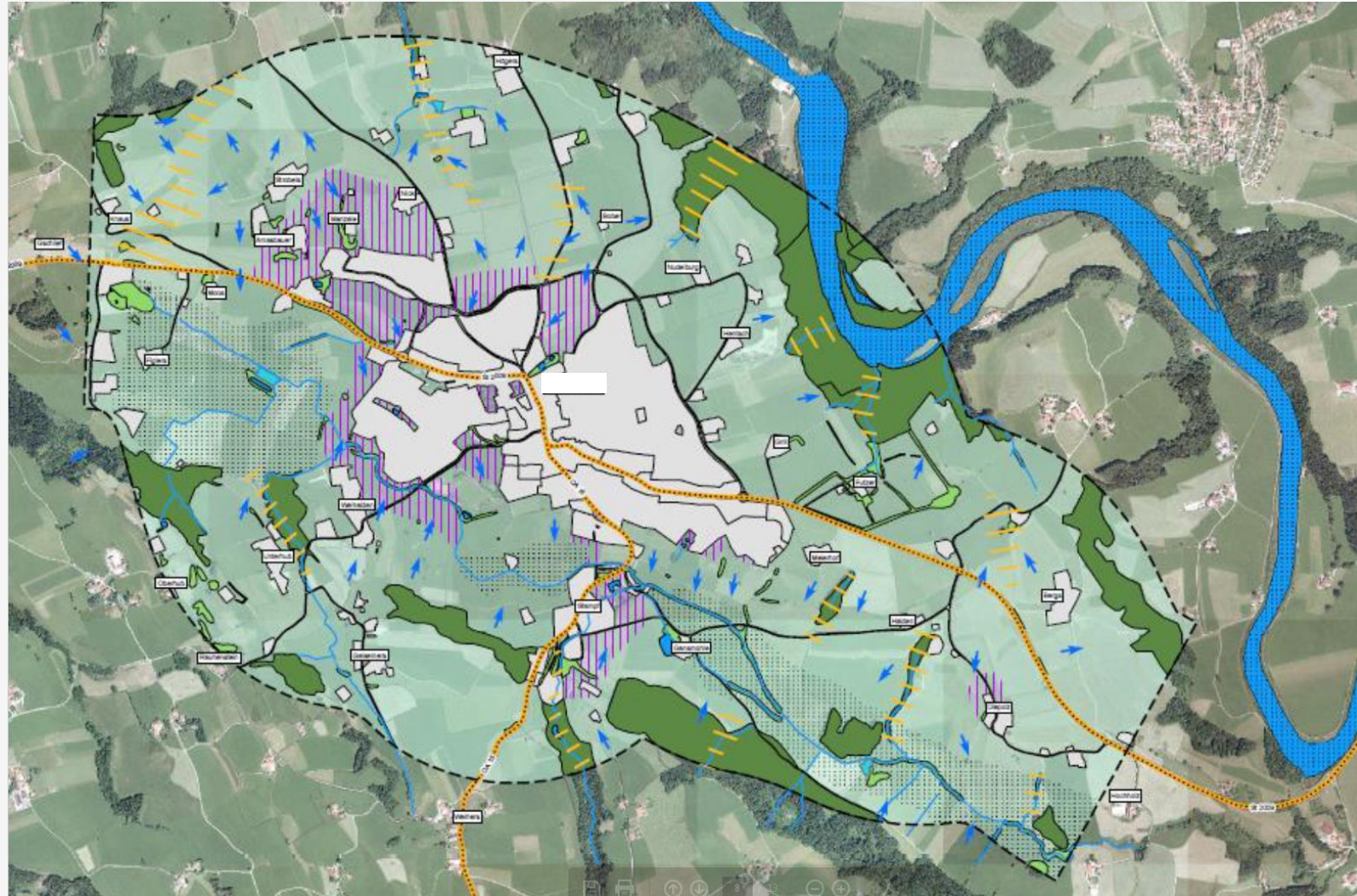
Schutzgut Wasser

-

REA – Beispiel Ortsumgehung

Schutzgut Luft und Klima

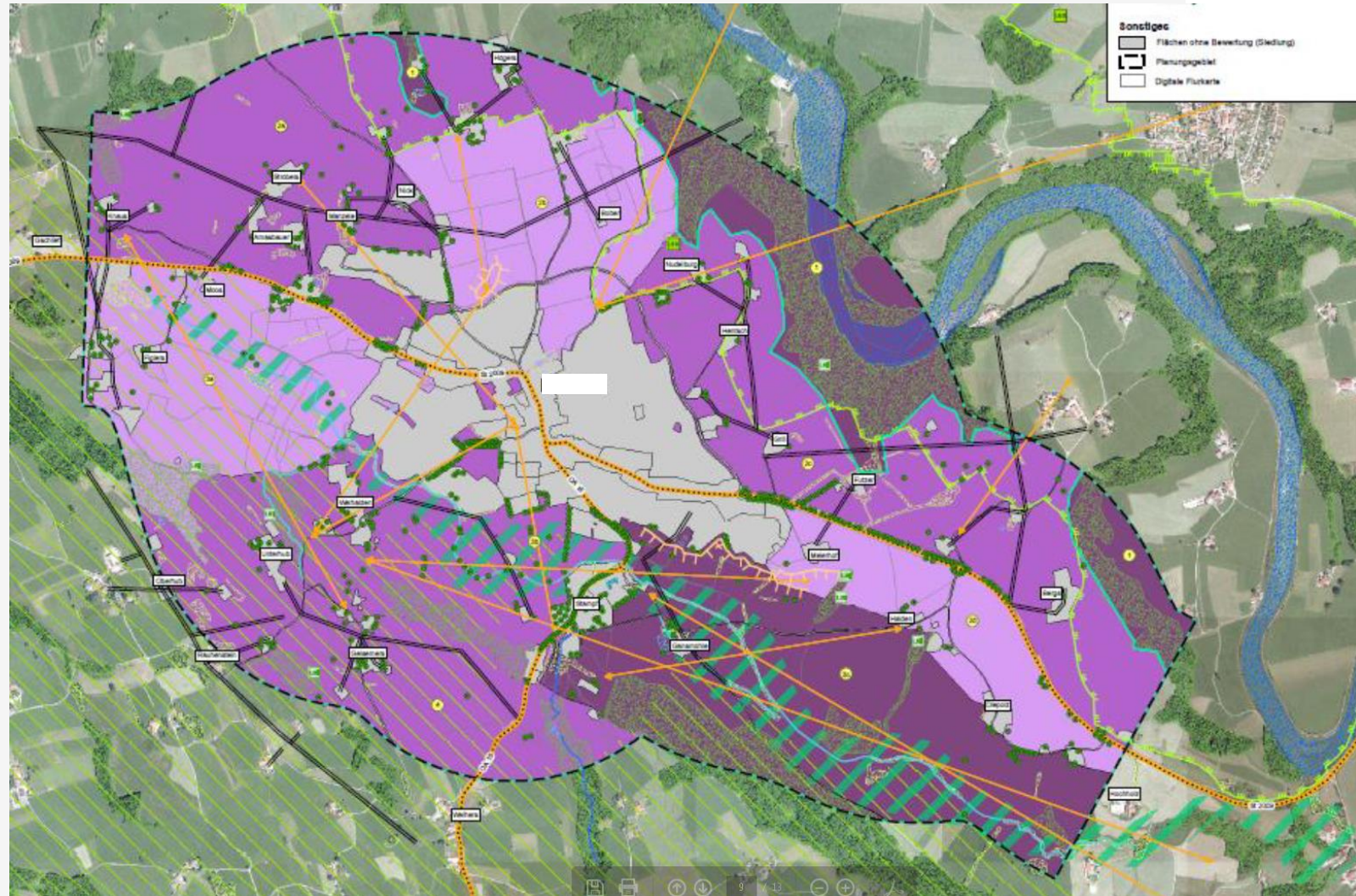
- Erhaltung der lufthygienischen und lokalklimatischen Verhältnisse



REA – Beispiel Ortsumgehung

Schutzgut Landschaft

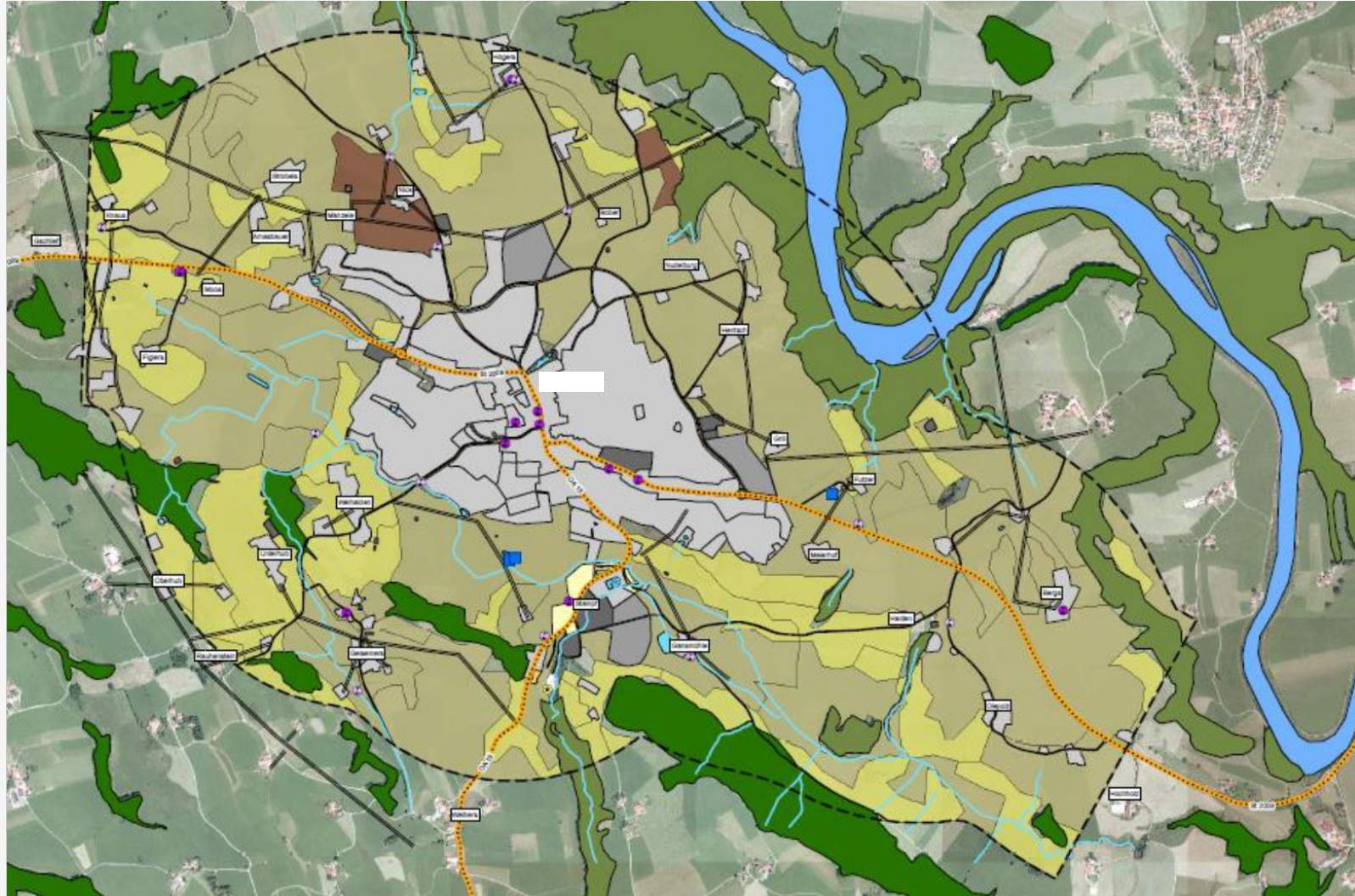
- naturräumlicher
Aspekt
- ästhetischer Aspekt
- kulturhistorischer
Aspekt



REA – Beispiel Ortsumgehung

Schutzgut Kultur und sonstige Sachgüter

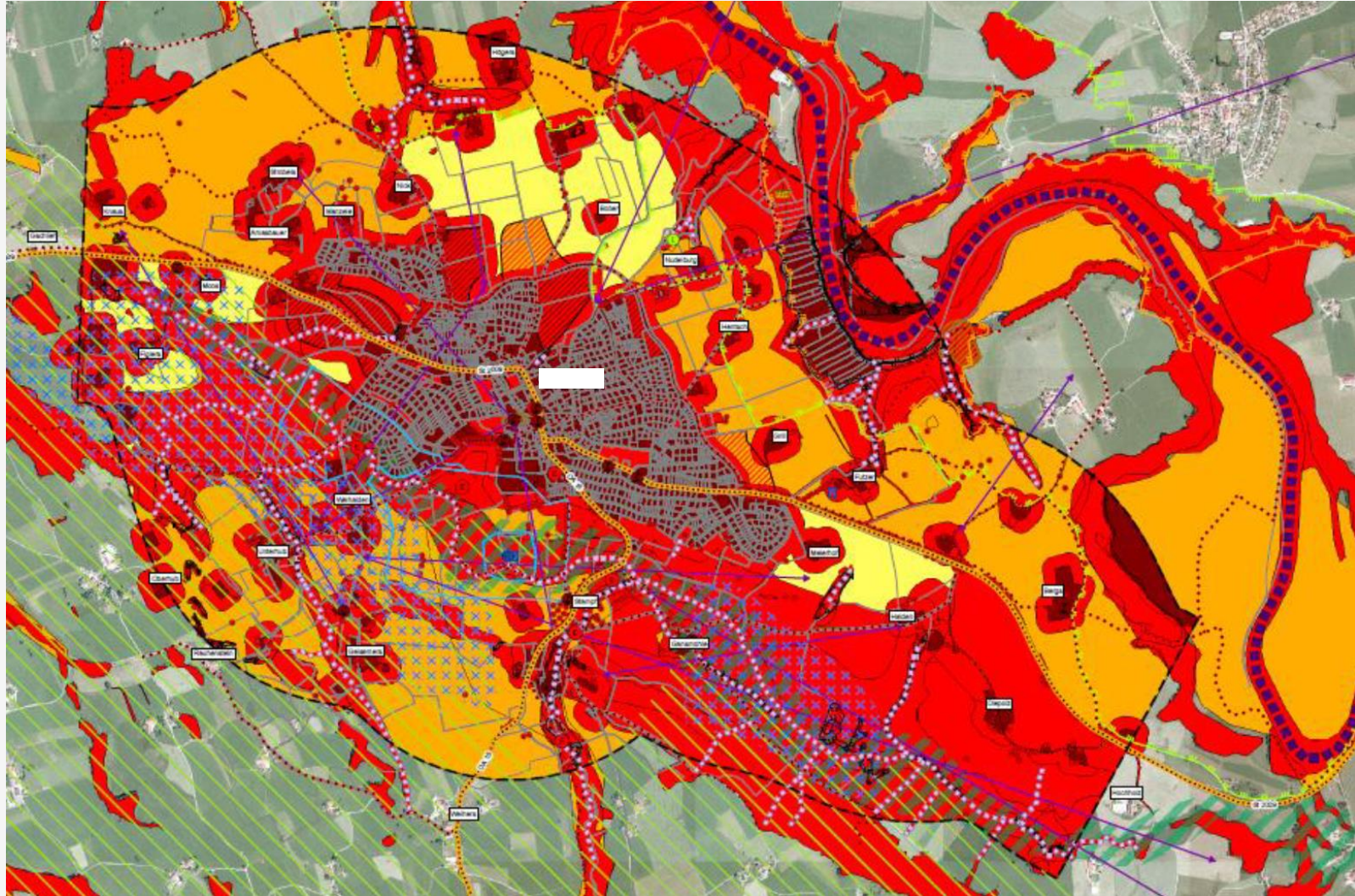
- Kulturdenkmäler
- Naturdenkmäler
- kulturell
bedeutsame
Ortsbilder
- traditionelle
Wegebeziehungen
- land- und
forstwirtschaftlich
genutzte Flächen
- ...



REA – Beispiel Ortsumgehung

Überlagerungskarte

Das Schutzgut mit dem jeweils höchsten Konfliktpotential an einer Stelle bestimmt die dortige Raumempfindlichkeit.





St 2095 Entlastungsspanne Seebruck

- grundsätzlicher Planungsablauf
- **erste Schritte:**
 - naturschutzfachliche Kartierung
 - Raumwiderstandskarte / Raumempfindlichkeitsanalyse
 - **Trassierung von Varianten in Lage und Höhe**
 - Umweltverträglichkeitsstudie (Beurteilung der UVPG-Schutzgüter)

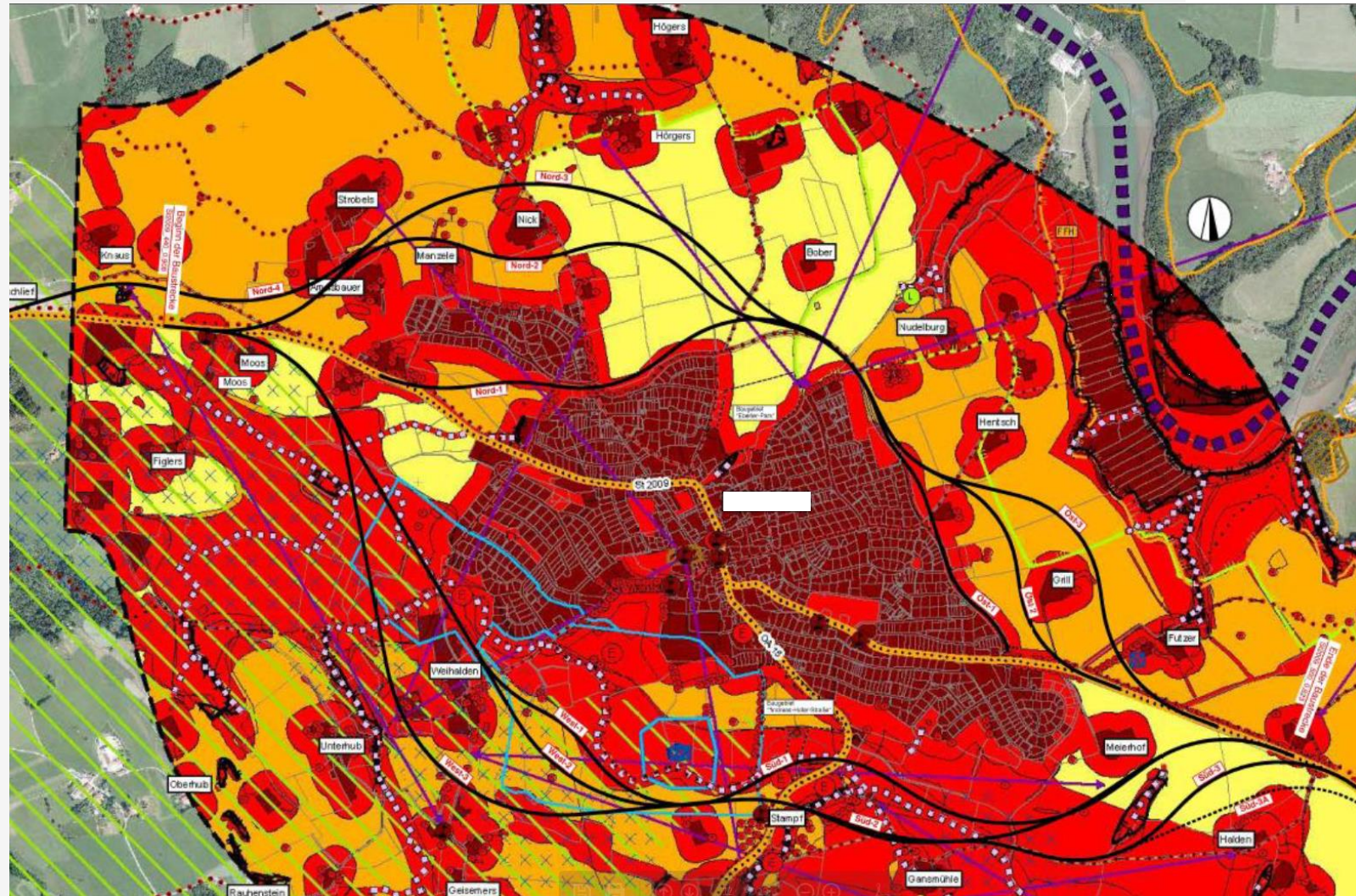
Nutzungsdauerverlängerung Bestandsbrücke

- Ausmaß der Schädigung
- weiteres Vorgehen an der Bestandsbrücke
 - Versagensmonitoring
 - Teilerneuerung

weitere Schritte und Zeithorizont

REA – Beispiel Ortsumgehung

Entwicklung
von Trassen-
varianten in
möglichst
konfliktarmen
Korridoren



Trassenvarianten auf Grundlage der REA





St 2095 Entlastungsspanne Seebruck

- grundsätzlicher Planungsablauf
- **erste Schritte:**
 - naturschutzfachliche Kartierung
 - Raumwiderstandskarte / Raumempfindlichkeitsanalyse
 - Trassierung von Varianten in Lage und Höhe
 - **Umweltverträglichkeitsstudie (Beurteilung der UVPG-Schutzgüter)**

Nutzungsdauerverlängerung Bestandsbrücke

- Ausmaß der Schädigung
- weiteres Vorgehen an der Bestandsbrücke
 - Versagensmonitoring
 - Teilerneuerung

weitere Schritte und Zeithorizont



Umweltverträglichkeitsstudie (UVS)

Aufgabe der UVS:

- Ermittlung, Beschreibung und fachliche Bewertung der von Varianten eines Straßenbauvorhabens ausgehenden Umweltauswirkungen bereits in einem frühen Planungsschritt
- Grundlage für eine umweltschonende Straßenplanung
- rechtssichere Basis aller weiteren Planungsschritte

Vorgehen im Rahmen der UVS:

- Untersuchung, Bewertung und Gegenüberstellung aller Trassenvarianten in Bezug auf alle Schutzgüter nach UVPG

→ Festlegung der konfliktärmsten Variante = Vorzugsvariante für die weitere Planung



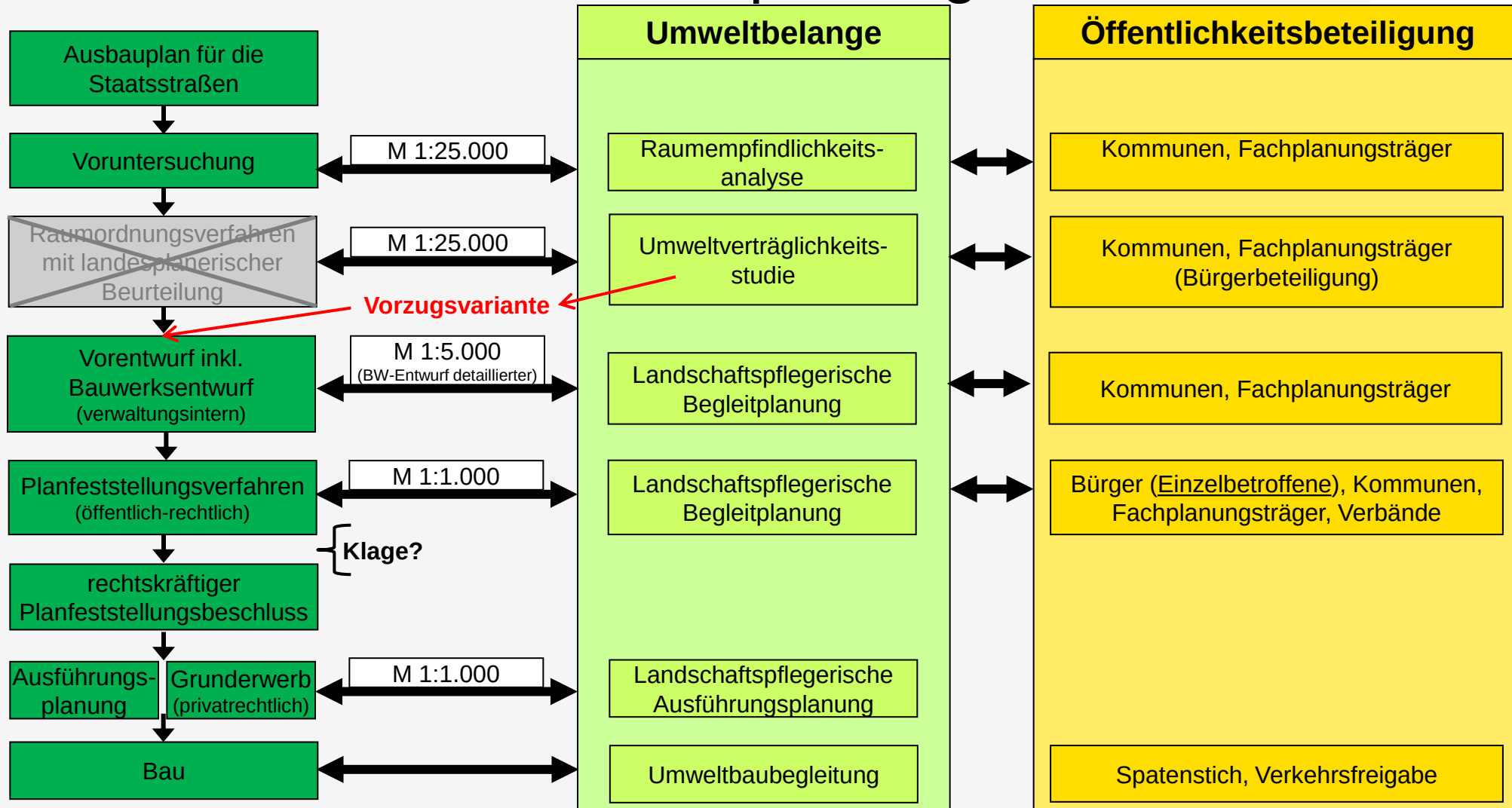
UVS - Beispiel

Schutzgutübergreifender Variantenvergleich / Synopse

Gesamtbewertung Variantenvergleich Umwelt	„Trasse Nord 2“	„Trasse Nord 1“	„B 304 neu“	„Offenlandtrasse“
Schutzgüter				
Menschen, einschl. der menschl. Gesundheit	mittlere Auswirkungen	mittlere Auswirkungen	mittlere Auswirkungen	hohe Auswirkungen
Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt	sehr hohe Auswirkungen	hohe Auswirkungen	mittlere Auswirkungen	mittlere Auswirkungen
Boden	sehr hohe Auswirkungen	sehr hohe Auswirkungen	hohe Auswirkungen	hohe Auswirkungen
Wasser	sehr geringe Auswirkungen	sehr geringe Auswirkungen	sehr geringe Auswirkungen	sehr geringe Auswirkungen
Luft, Klima	geringe Auswirkungen	geringe Auswirkungen	geringe Auswirkungen	geringe Auswirkungen
Landschaft	hohe Auswirkungen	hohe Auswirkungen	hohe Auswirkungen	hohe Auswirkungen
Kulturgüter und sonstige Sachgüter	sehr hohe Auswirkungen	hohe Auswirkungen	mittlere Auswirkungen	mittlere Auswirkungen
Wechselwirkungen	geringe Auswirkungen	geringe Auswirkungen	geringe Auswirkungen	geringe Auswirkungen
	Im Vergleich erhebliche Umweltauswirkungen	Im Vergleich erhebliche Umweltauswirkungen	Im Vergleich mittlere Umweltauswirkungen, aus Umweltsicht insgesamt schonendste Lösung	Im Vergleich mittlere Umweltauswirkungen

- Vergleich aller entscheidungsrelevanter Kriterien
- Ermittlung der Vorzugsvariante = Grundlage für die weiteren Planungsschritte

Schritte der Staatsstraßenplanung bis zum Bau





Ergebnis der UVS

Vergleich der aus der REA entwickelten Trassenvarianten auf Grundlage der Schutzgüter des UVPG, um die verträglichste Variante als weiterzuverfolgende Vorzugsvariante festzulegen.

→ Derzeit ist noch nicht sicher, ob eine Variante, die in etwa der Variante C1 aus dem ISEK entspricht, nach der UVS als die Vorzugsvariante hervorgehen wird.



St 2095 Entlastungsspange Seebruck

- grundsätzlicher Planungsablauf
- erste Schritte:
 - naturschutzfachliche Kartierung
 - Raumwiderstandskarte / Raumempfindlichkeitsanalyse
 - Trassierung von Varianten in Lage und Höhe
 - Umweltverträglichkeitsstudie (Beurteilung der UVPG-Schutzgüter)

Nutzungsdauerverlängerung Bestandsbrücke

- **Ausmaß der Schädigung**
- weiteres Vorgehen an der Bestandsbrücke
 - Versagensmonitoring
 - Teilerneuerung

weitere Schritte und Zeithorizont

Nutzungsdauerverlängerung Bestandsbrücke

„Impressionen“ vom Bauwerkszustand: Aktuelle Bilder



Nutzungsdauerverlängerung Bestandsbrücke

„Impressionen“ vom Bauwerkszustand: Aktuelle Bilder



Nutzungsdauerverlängerung Bestandsbrücke

„Impressionen“ vom Bauwerkszustand: Aktuelle Bilder



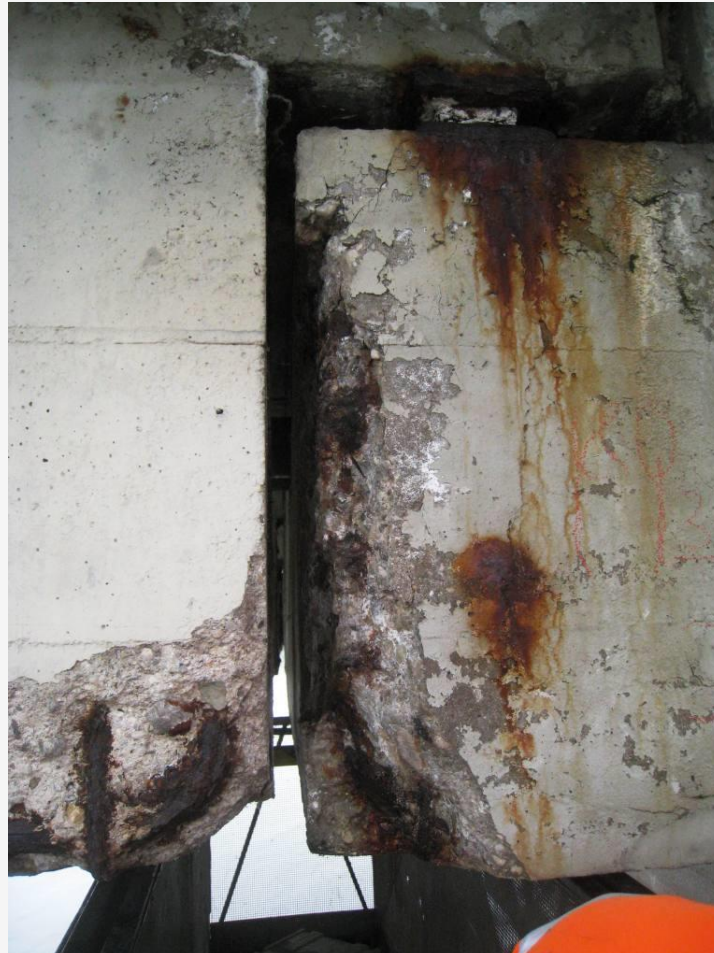
Nutzungsdauerverlängerung Bestandsbrücke

„Impressionen“ vom Bauwerkszustand: Aktuelle Bilder



Nutzungsdauerverlängerung Bestandsbrücke

„Impressionen“ vom Bauwerkszustand: Aktuelle Bilder



Nutzungsdauerverlängerung Bestandsbrücke

„Impressionen“ vom Bauwerkszustand: Aktuelle Bilder



Nutzungsdauerverlängerung Bestandsbrücke

„Impressionen“ vom Bauwerkszustand: Aktuelle Bilder



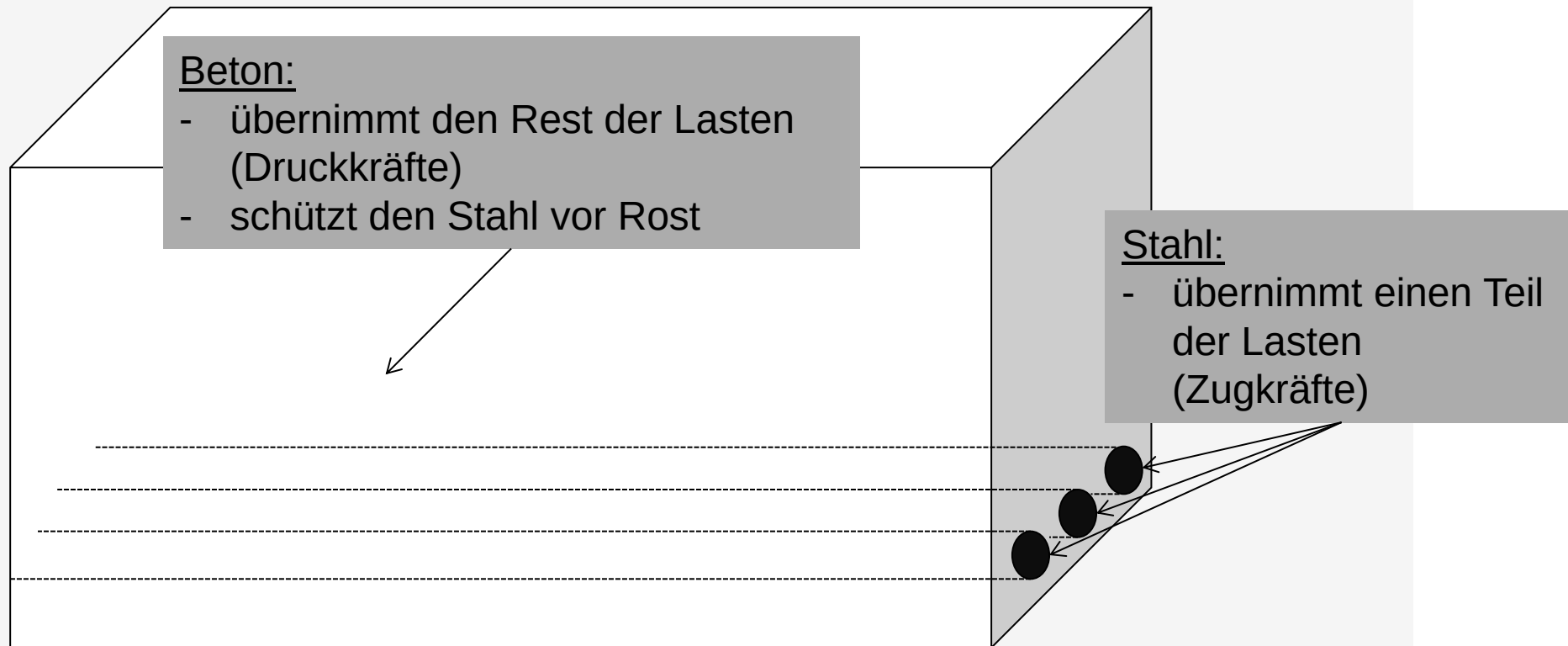
Nutzungsdauerverlängerung Bestandsbrücke

„Impressionen“ vom Bauwerkszustand: Aktuelle Bilder



Nutzungsdauerverlängerung Bestandsbrücke

Bautechnischer Exkurs: Stahlbeton



Funktion nur, wenn Stahl und Beton zusammenwirken können!

Nutzungsdauerverlängerung Bestandsbrücke

Schadenshergang an der Alzbrücke Seebruck:

- jahrzehntelange Salzstreuung im Winter
- viele undichte Fugen, durch die das Salzwasser auf den Beton tropft



Nutzungsdauerverlängerung Bestandsbrücke

Schadenshergang an der Alzbrücke Seebruck:

- jahrzehntelange Salzstreuung im Winter
 - viele undichte Fugen, durch die das Salzwasser auf den Beton tropft
- Salz dringt in den Beton ein, Beton verliert im Lauf der Zeit seine chemischen Schutzfunktionen
- Stahl beginnt im Beton zu rosten, vergrößert sein Volumen



Nutzungsdauerverlängerung Bestandsbrücke

Schadenshergang an der Alzbrücke Seebruck:

- jahrzehntelange Salzstreuung im Winter
- viele undichte Fugen, durch die das Salzwasser auf den Beton tropft
- Salz dringt in den Beton ein, Beton verliert im Lauf der Zeit seine chemischen Schutzfunktionen
- Stahl beginnt im Beton zu rosten, vergrößert sein Volumen
- Verrosteter Stahl sprengt den Beton ab
- weiteres Eindringen des Salzes in tiefere Betonschichten

Folge:

- Beton hat keinerlei Schutzwirkung mehr
- „Eigenschutz“ des Stahls erschöpft





Nutzungsdauerverlängerung Bestandsbrücke

Beurteilung des Schadensbildes:

- die Schutzwirkung des Betons ist unwiederbringlich verloren
- der weitere Verfall der tragenden Konstruktion ist nicht aufzuhalten

→ Feststellung 1: die Tragfähigkeit wird immer weiter abnehmen!

Statische Defizite der Brücke:

- Bemessungslast 1933:

Begegnung einer Dampfwalze (24 to) und eines Lastwagens (12 to)

- Statisches System wegen des schlechten Bodens sehr „weich“ gewählt
- Berechnungen nur aufwändig per Hand möglich
- Erfahrungswerte zum Baustoff Stahlbeton noch kaum vorhanden

→ Feststellung 2: auch ohne Schaden hat die Brücke kaum Reserven für heutige Lasten!

Nutzungsdauerverlängerung Bestandsbrücke

Fatale Kombination:



Ob ein Riss „nur“ von rostender Bewehrung herrührt oder bereits ein Versagen ankündigt, ist optisch nicht erkennbar!

→ Handlungsbedarf ist dringend geboten.



Nutzungsdauerverlängerung Bestandsbrücke

Ausgangslage (Wiederholung):

Der Schädigung ist irreparabel, nicht mehr umkehrbar und nicht aufzuhalten.

→ Irgendwann wird das Bauwerk versagen!

→ Der Versagenszeitpunkt ist durch die optischen Brückenprüfungen nicht vorhersehbar.

Abhilfe:

Erneuerung der geschädigten Teile des Bauwerks
(das ist mindestens der Überbau!)

Problem:

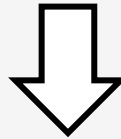
Planung, Ausschreibung und Bau brauchen Zeit, die wir vielleicht nicht haben.



Nutzungsdauerverlängerung Bestandsbrücke

1. Schritt: Versagensmonitoring

- Ziel: Ein Versagen des Bauwerks zu erkennen, bevor es passiert!
- Zeitplan: Unverzüglich!



2. Schritt: Teilerneuerung

- Ziel: Eine sichere und leistungsfähige Abwicklung des Verkehrs zu gewährleisten, bis die Entlastungsspanne realisiert werden kann!
- Zeitplan: So schnell wie möglich!



St 2095 Entlastungsspange Seebruck

- grundsätzlicher Planungsablauf
- erste Schritte:
 - naturschutzfachliche Kartierung
 - Raumwiderstandskarte / Raumempfindlichkeitsanalyse
 - Trassierung von Varianten in Lage und Höhe
 - Umweltverträglichkeitsstudie (Beurteilung der UVPG-Schutzgüter)

Nutzungsdauerverlängerung Bestandsbrücke

- Ausmaß der Schädigung
- weiteres Vorgehen an der Bestandsbrücke
 - Versagensmonitoring
 - Teilerneuerung

weitere Schritte und Zeithorizont



Versagensmonitoring

Aufgabe des Versagensmonitorings:

Sicherstellen von Leib und Leben der Verkehrsteilnehmer durch rechtzeitiges Erkennen eines sich ankündigenden Versagens

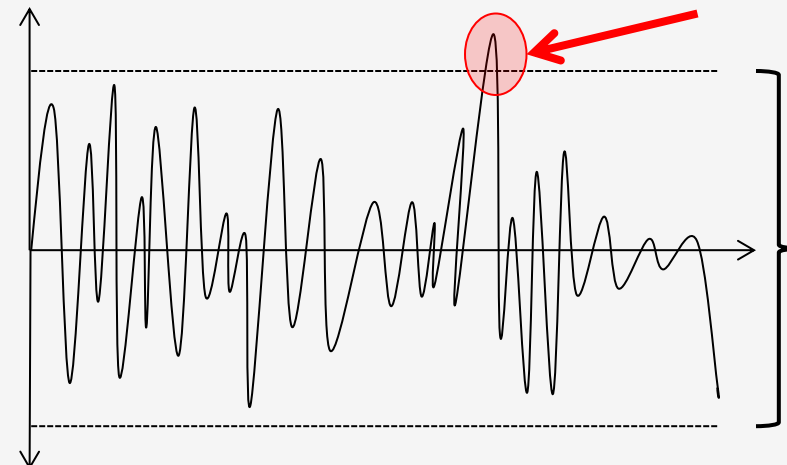
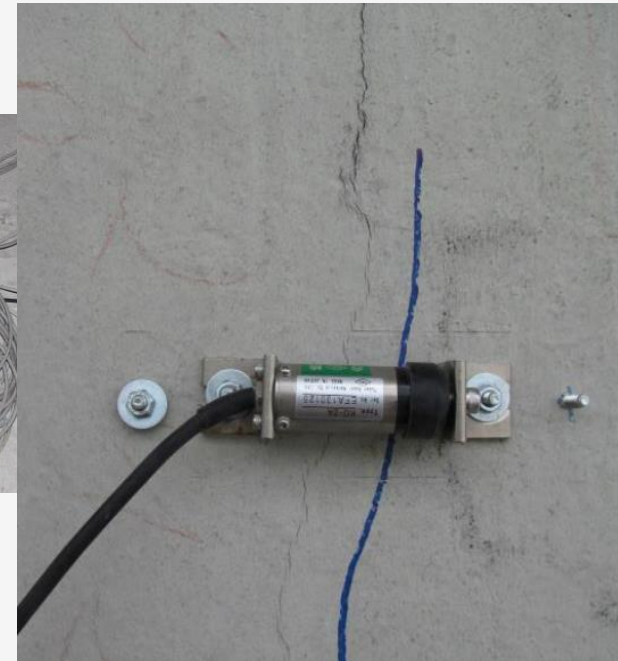
Vorgehen:

1. Anbringen von Messgeräten am Bauwerk
2. empirisches Ermitteln des „Normalzustands“
3. permanente Auswertung der Messergebnisse

hoffentlich nicht eintretender Versagensfall:

- Erkennen eines abnormalen Verhaltens (z.B. übermäßige Verformung)
- Warnung an StBA
- Sperrung der Brücke

Versagensmonitoring



Normalzustand



Versagensmonitoring

Zeitschiene:

- Anfang April 2019: Leistung an Spezialbüro beauftragt
- bis Anfang Juni 2019: Ausarbeitung des Monitoring-Konzepts
- Sommer 2019: Einbau der Messeinrichtungen, Probebetrieb und Kalibrierung zur Abgrenzung der normalen Bauwerksbewegungen vom möglichen Versagensfall
- ab Herbst 2019: Rundum-die-Uhr-Überwachung



Versagensmonitoring → Teilerneuerung

unser Ziel:

Aufrechterhaltung des Verkehrs bis zur Teilerneuerung

Risiko:

konkrete Versagensankündigung evtl. bereits vor Baureife der Teilerneuerung

→ Konsequenz: Vollsperrung!



St 2095 Entlastungsspange Seebruck

- grundsätzlicher Planungsablauf
- erste Schritte:
 - naturschutzfachliche Kartierung
 - Raumwiderstandskarte / Raumempfindlichkeitsanalyse
 - Trassierung von Varianten in Lage und Höhe
 - Umweltverträglichkeitsstudie (Beurteilung der UVPG-Schutzgüter)

Nutzungsdauerverlängerung Bestandsbrücke

- Ausmaß der Schädigung
- weiteres Vorgehen an der Bestandsbrücke
 - Versagensmonitoring
 - Teilerneuerung

weitere Schritte und Zeithorizont



Teilerneuerung

Zielsetzung:

- Herstellung einer über etwa 15 Jahre wieder voll nutzbaren Brücke

Randbedingungen:

- volle Tragfähigkeit (keine weitere Verlagerung des Schwerverkehrs auf das nachgeordnete Wegenetz)
- unveränderte Straßenbreite
- keine Radweg, nur beidseitige Gehwege
- Berücksichtigung des Übergangscharakters („soviel wie nötig – so wenig wie möglich“)



Teilerneuerung

Was muss gemacht werden?

- mindestens Abriss und Neuherstellung des Überbaus unter Vollsperrung für den motorisierten Verkehr
- wenn möglich, Erhaltung der Flusspfeiler und Widerlager
- Aufrechterhaltung des Geh- und Radverkehrs

Wie soll das gemacht werden?

Die genaue technische Lösung kennen wir derzeit noch nicht.

→ Planungsprozess!

Was passiert nach Realisierung der Entlastungsspanne?

Die teilerneuerte Brücke geht als künftig reine G+R-Brücke in die Bau- und Unterhaltungslast der Gemeinde über.

→ flexible Querschnittsgestaltung



Teilerneuerung

Zeitschiene:

- April 2019: Vergabeverfahren für die Planungsleistungen eingeleitet
- Mai 2019: Eingang der Teilnahmeanträge
- Juni 2019: voraussichtlich Vergabe Planungsauftrag
- bis Sommer 2020: Planung, Abstimmung, Baurechtschaffung, Ausschreibung, Vergabe Bauauftrag, Bauvorbereitung
- Saison 2021: Bau unter Vollsperrung



St 2095 Entlastungsspanne Seebruck

- grundsätzlicher Planungsablauf
- erste Schritte:
 - naturschutzfachliche Kartierung
 - Raumwiderstandskarte / Raumempfindlichkeitsanalyse
 - Trassierung von Varianten in Lage und Höhe
 - Umweltverträglichkeitsstudie (Beurteilung der UVPG-Schutzgüter)

Nutzungsdauerverlängerung Bestandsbrücke

- Ausmaß der Schädigung
- weiteres Vorgehen an der Bestandsbrücke
 - Versagensmonitoring
 - Teilerneuerung

weitere Schritte und Zeithorizont



aktueller Sachstand

St 2095 Entlastungsspange Seebruck

- Konsens mit Gemeinde und Landkreis ✓
- Verkehrsanlagenplaner beauftragt ✓
- Brückenplaner beauftragt ✓
- Landschaftsplaner beauftragt ✓
- Abstimmung des Untersuchungsraums mit vorgesetzten Behörden ✓
- Verkehrsanlagenplanung: Ausarbeitung der Trassenvarianten in Lage und Höhe läuft 🕒
- Landschaftsplanung: Abstimmung Kartierprogramm läuft 🕒
- Landschaftsplanung: ergänzende Kartierung noch in 2019 (und 2020) läuft 🕒

Nutzungsdauerverlängerung Bestandsbrücke

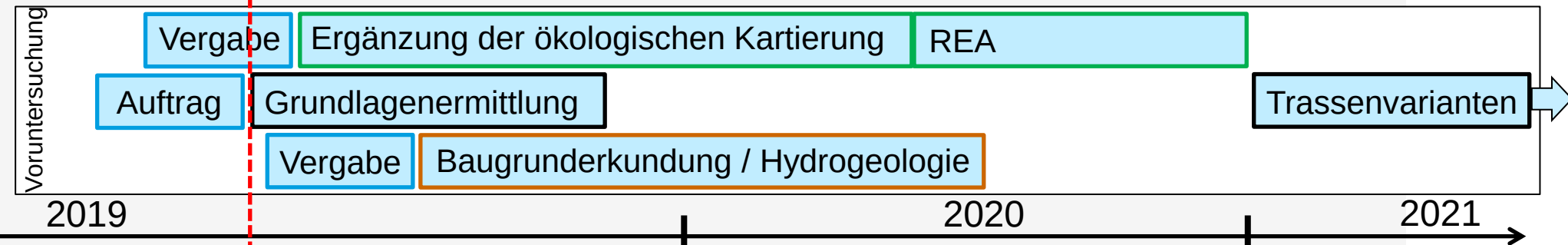
- Konsens mit Gemeinde und Landkreis ✓
- Landschaftsplaner beauftragt ✓
- Versagensmonitoring beauftragt ✓
- Brückenplanung: Vergabe läuft 🕒



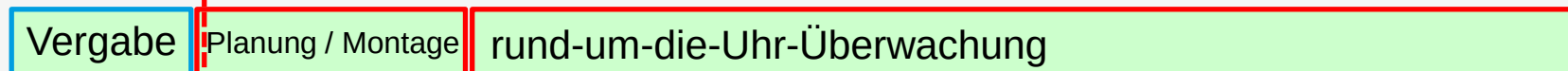
weitere Schritte und grober Zeithorizont

Klären der Aufgabenstellungen / fortlaufende Abstimmung mit Dritten / Projektmanagement

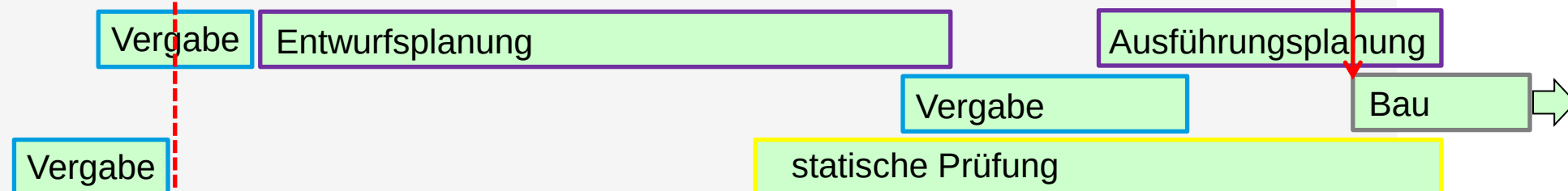
St 2095 Entlastungsspanne Seebruck:



Bestandsbrücke: Versagensmonitoring



Bestandsbrücke: Teilerneuerung

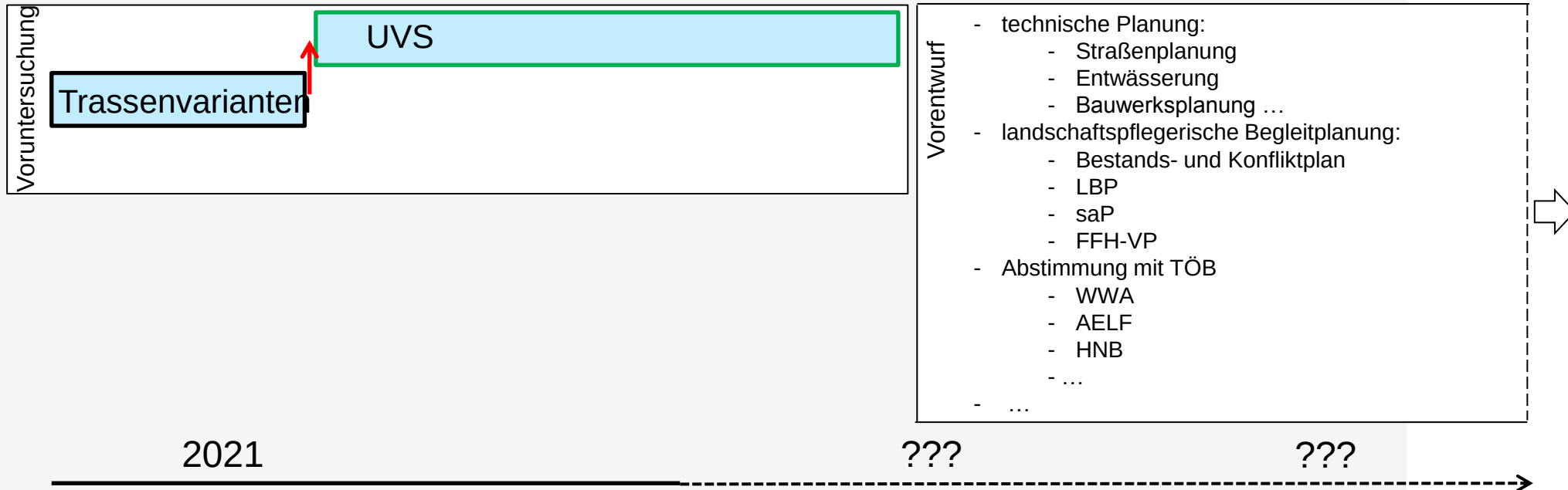




weitere Schritte und grober Zeithorizont

fortlaufende Abstimmung mit Dritten / Projektmanagement

St 2095 Entlastungsspanne Seebruck:



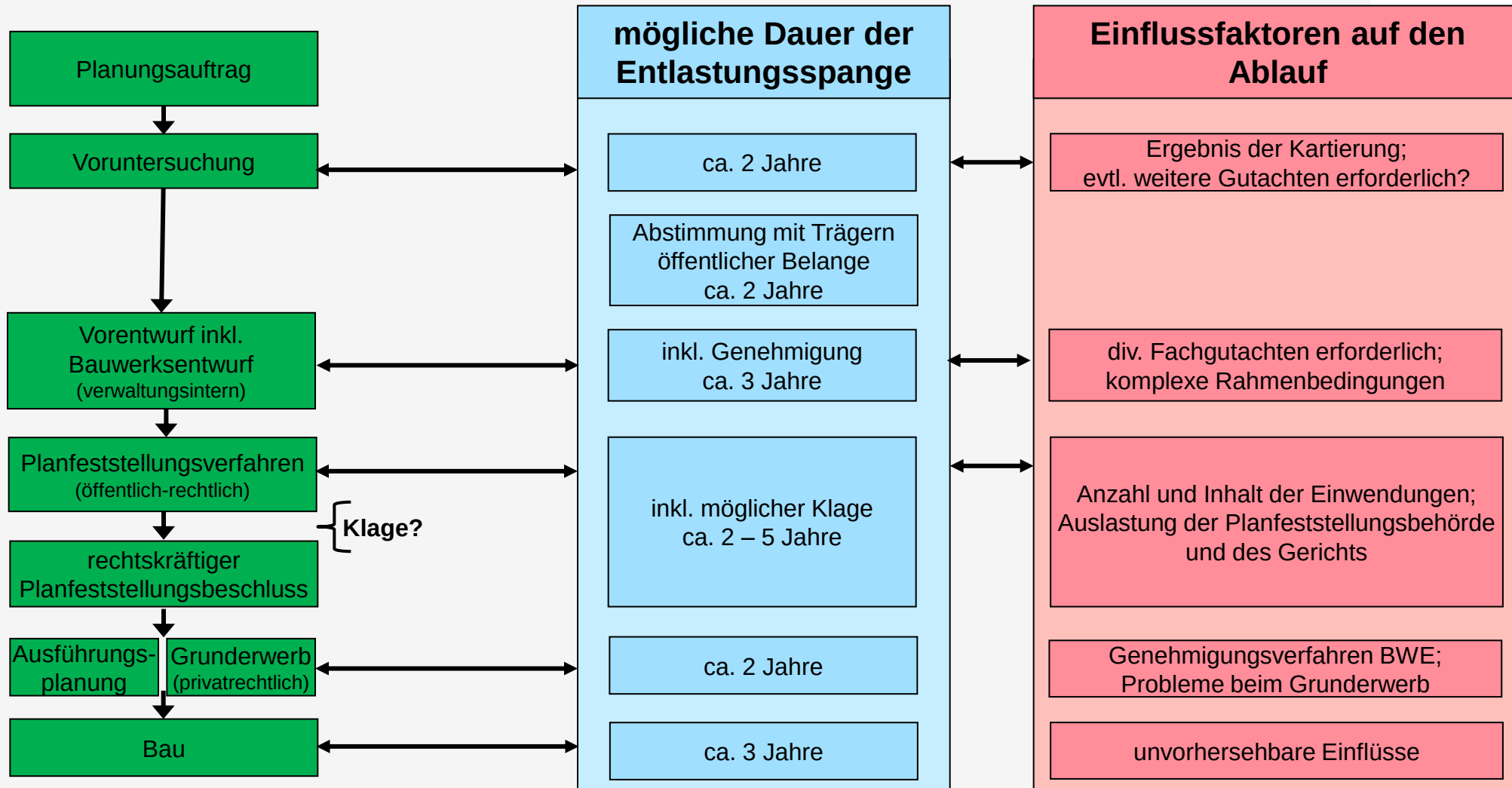
Bestandsbrücke: Teilerneuerung

Bau unter Vollsperrung

Restarbeiten unter Verkehr



Wann kann die Entlastungsspange unter Verkehr gehen?



Konsequenz: Bestand → Teilerneuerung



Das hält nicht mehr 15 Jahre!

→ Teilerneuerung erforderlich, bis Entlastungsspanne realisiert



Fazit

- Die bisherigen Einzelprojekte des Ausbauplans „Erneuerung der Alzbrücke Seebruck“ und „Ortsumgehung Seebruck“ gibt es nicht mehr. Sie werden ersetzt durch die Maßnahme „Entlastungsspanne Seebruck“.
- Die Entlastungsspanne wird frühestens in 15 Jahren unter Verkehr gehen können.
- Die bestehende Brücke wird keine 15 Jahre mehr überdauern und muss daher mit großem Aufwand teilerneuert werden.
- Die Entlastungsspanne und die erforderliche Teilerneuerung der bestehenden Brücke werden parallel verfolgt.



Veröffentlichung der Präsentation

Sie können diese Präsentation in Kürze auf unserer Homepage unter folgendem Link abrufen:

<https://www.stbats.bayern.de/strassenbau/projekte/B16S.ALSB0009.00.html>

Bzw. durchklicken auf unserer Homepage:

<https://www.stbats.bayern.de/> → Straßenbau → Projekte → St 2095 Entlastungsspange Seebruck



Fragen und Diskussion