Bahnüberführung Königswiesen – Informationen zum Zustand

BI Gegenverkehr L(i)ebenswertes Gauting, Königswiesen und Hausen

Stand 17. September 2017

Inhalt

- Öffentlich verfügbare Informationen
  - Kleine Anfrage im Bundestag 18/883 vom 20.03.2014
  - Kleine Anfrage im Bundestag 18/12009 vom 20.4.2017
- Informationen von DB Netz AG
- Renovierungsbeispiel Krailing
- Zusammenfassung

Brückenzustandsdaten 2014

Kleine Anfrage im Bundestag Drucksache 18/883 vom 20.03.2014

http://dipbt.bundestag.de/dip21/btd/18/008/1800883.pdf

Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage 18/883 am 7.4.2014

http://dipbt.bundestag.de/dip21/btd/18/010/1801064.pdf

Antwort der DB Netz AG auf die Kleine Anfrage 18/883:

http://dipbt.bundestag.de/dip21/btd/18/018/1801840.pdf

Aufbereitung durch die „ZEIT“ – Rostige Brücken, unverständliche Daten:
http://blog.zeit.de/open-data/2014/09/02/deutsche-bahn-bruecken-daten/

Gautinger Brücken – Zustandsinformationen 2014

Netzsegment = 5504

Überführung	Streckenkilometer	Zustandskategorie
Hauser Straße, Königswiesen	**20,666**	**3**
Ammerseestr, Gauting	**19,3**	**3**
Bahnhofstr, Gauting	**18,8**	**1**
Waldpromenade, Gauting	**18,2**	**2**
Bahnstraße Stockdorf	**15,9**	**2**

Zustandskategorie 1: Punktuelle Schäden am Bauwerksteil, welche die Sicherheit nicht beeinflussen. Maßnahmen des vorbeugenden Unterhalts sind bei langfristig (länger als 30 Jahre) zu erhaltende Bauwerksteile auf ihre Wirtschaftlichkeit hin zu prüfen.

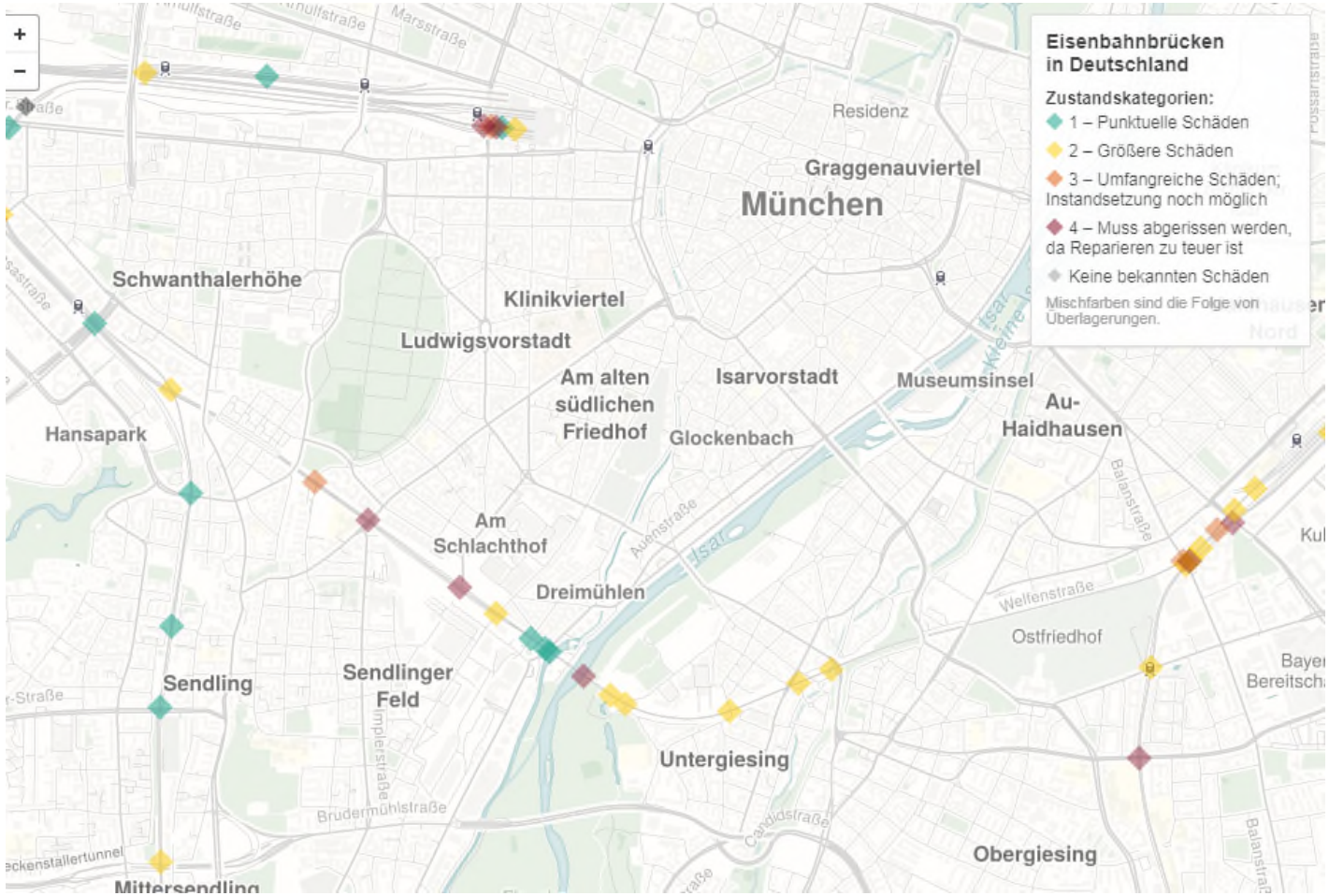
Zustandskategorie 2: Größere Schäden am Bauwerksteil, welche die Sicherheit nicht beeinflussen. Maßnahmen des vorbeugenden Unterhalts sind bei lang- und mittelfristig (länger als 18 Jahre) zu erhaltenden Bauwerksteilen auf ihre Wirtschaftlichkeit hin zu überprüfen.

Zustandskategorie 3: Umfangreiche Schäden am Bauwerksteil, welche die Sicherheit nicht beeinflussen. Eine Instandsetzung ist noch möglich, ihre Wirtschaftlichkeit ist zu prüfen.

Zustandskategorie 4: Gravierende Schäden am Bauwerksteil, welche die Sicherheit nicht beeinflussen. Eine wirtschaftliche Instandsetzung ist nicht mehr möglich.

Brückenzustandsdaten 2014 - Karte

Brückenzustandsdaten 2014 – Karte München



Brückenzustandsdaten 2017

Kleine Anfrage im Bundestag 18/12009 vom 20.4.2017

http://dipbt.bundestag.de/dip21/btd/18/120/1812009.pdf

Antwort der Bundesregierung vom 5.5.2017

http://dipbt.bundestag.de/dip21/btd/18/122/1812243.pdf

Visualierung der Daten:

http://www.spiegel.de/wirtschaft/soziales/eisenbahnbruecken-hier-zerbroeselt-deutschlands-infrastruktur-a-1165451.html

Gautinger Brücken – Zustandsinformationen 2017

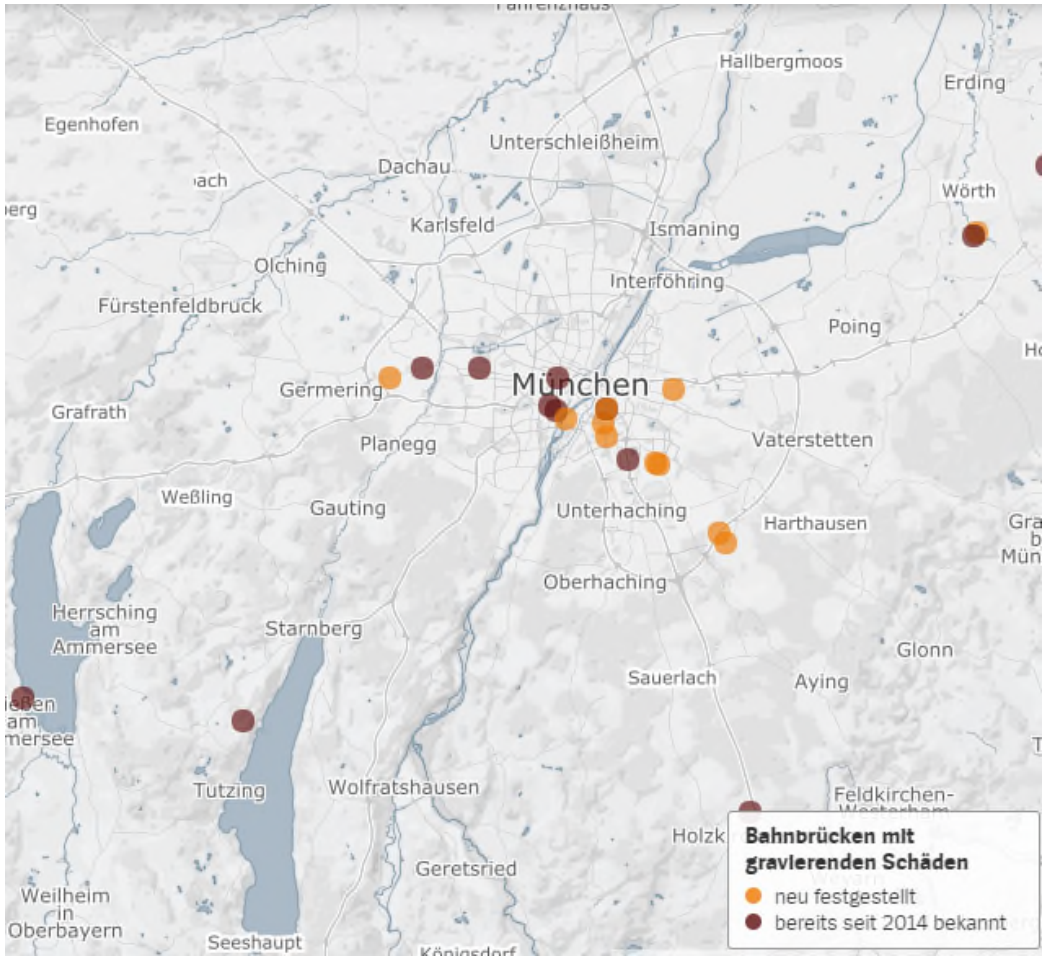
Überführung in Königswiesen unverändert als reparierbar geführt

Überführung	Kilometer	Einstufung 2014	Einstufung 2017	Alter
Königswiesen, Hauser Str.	20,666	3	3	90
Ammerseestr, Gauting	19,3	3	3	90
Bahnhofstr, Gauting	18,8	1	1	26
Waldpromenade, Gauting	18,2	2	1	41
Bahnstraße Stockdorf	15,9	2	3	90

Alter wird trotz Baujahr 1907 mit 90 Jahren angegeben

Visualisierung Brückenzustandsdaten 2017

- Brücken der Kategorie 4 im Münchner Raum
- 8 Brücken seit 2014 in die Kategorie 4 abgerutscht.
- Gauting nicht betroffen.



Weitere Informationen BÜ Königswiesen

- Es wird volle Streckenhöchstgeschwindigeit von 140km/h gefahren – es besteht keine Langsamfahrstelle (Quelle La-Süd – Verzeichnis der Langsamfahrstellen, gültige Buchfahrpläne)

- Die Bahnüberführung wird und wurde in den letzten Jahren von den meisten gängigen Fahrzeugbaureihen der DB sowie auch ÖBB mit hoher Achslast befahren (101, 103, 110, 111, 120, 140, 151, 186, 401, 402, ÖBB 1x16 und 1x44). Es besteht Güterverkehr im Umleitungsfall. Damit sind alle relevanten Achslasten bis zu 21,7t vertreten. Von einer relevanten Gewichtsbeschränkung im aktuellen Verkehr kann also kein Rede sein

Informationen von DB Netz AG

Schriftlich verfügbar:

- Eine Wirtschaftlichkeitsberechnung für eine Reparatur der EÜ Königswiesen wurde nicht vorgenommen
- Die technische Nutzungsdauer des Brückenträgers ist 130 Jahre (Baujahr 1907)
- Streckenklasse heute ist D4 (22,5t Achslast). Nach Neubau ist ebenfalls D4 (22,5t) vorgesehen
- Es existiert eine Einstufungsberechnung aus dem Jahr 2009 welche Restriktionen im Schwerverkehr feststellt
- Berichte über präventive Instandhaltungs/Pflegemaßnahmen vor 2008 liegen nicht vor

Informationen von DB Netz AG

Nicht schriftlich verfügbar – nur Akteneinsicht:

- Brückeninspektionsberichte 2010, 2015
  - Beide Berichte haben folgende Einschätzung: aktuell Kategorie 3, Zustand (6 Jahre) = 4 Zustand (18 Jahre) = 4
  - Ca 4-5 Seiten, nur Text.

- Ca 15-20 Schadenspositionen aufgeführt davon 3-4 mit Handlungsbedarf:
  - Anrostungen Walzträger
  - Undichtigkeit vom Gleisbett her
  - Durchfeuchtungen Mauerwerk

- Auftrag zum Neubau (V2-Formular) ist datiert mit Mai 2008

Beispiel Renovierung

Bahnüberführung Krailing

Pentenrieder Straße

Bauart wie in Königswiesen:

„Walzträger in Beton“

Vergleichbares Alter

Zusammenfassung

- Die Bahnüberführung Königswiesen ist als “wirtschaftlich reparierbar” eingestuft (Zustandsklasse 3)
- In Zustandsklasse 3 muss die Wirtschaftlichkeit der Reparatur geprüft werden (DB Richtlinie 804)
- Eine Wirtschaftlichkeitsbeurteilung der Reparatur hat nicht stattgefunden
- In 6 bzw. 18 Jahren wird Zustandsklasse 4 vorgesagt (betriebssicher, aber nicht mehr wirtschaftlich reparierbar)
- Eisenbahnbetriebliche Einschränkungen bestehen offensichtlich nicht.
- Lebensdauer des Brückenträgers endet nominell in 2037
- In Krailing ist eine vergleichbare Brücke renoviert worden
- Viele Münchner Brücken sind schlechter eingestuft und befinden sich an stärker befahrenen Strecken

- Warum also in Königswiesen nicht die Lebensdauer ausschöpfen und reparieren ??
- In 2020 werden die Gleise zwischen Starnberg und Gauting erneuert – während der Vollsperrung könnte auch die vorhandene BÜ von oben abgedichtet werden !!