



**Einreicher:** Stadtverordnete Dörschel (Bündnis 90/Die Grünen), Troche (SPD) öffentlich

**Betreff:**  
**Kellertorbrücke**

Erstellungsdatum:	27.05.2020
Eingang Büro der SVV:	27.05.2020
weitergeleitet an das Büro OBM:	27.05.2020
Termin der Beantwortung:	17.06.2020
Terminverlängerung:	
Eingang der Beantwortung:	24.06.2020

**Anlass des Auskunftersuchens gem. § 29 Abs. 1 BbgKVerf.:**

Die Kellertorbrücke soll aus den noch bestehenden Resten zusammen mit der Rekonstruktion des Stadtkanals – nach dem Willen des „Förderverein für die Wiederherstellung des Stadtkanals in Potsdam e.V.“ – wieder hergestellt werden. Die noch bestehenden Fundamente aus Sandstein wurden bereits im Jahr 2004 freigelegt.

**Dazu frage ich den Oberbürgermeister:**

- 1. Welche Verkehre müsste eine neu gebaute Brücke am Standort der historischen Kellertorbrücke voraussichtlich aufnehmen?**
- 2. Welche Spurbreiten würden zur Aufnahme dieser Verkehre voraussichtlich für eine Fahrbahn und für einen getrennten Fußgängerweg benötigt?**

Wegen des Zusammenhangs werden die beiden Fragen gemeinsam beantwortet.

Eine Realisierung der Brücke kann nur sinnvoll in einem Gesamt-Projekt-Kontext gestellt sein, der sowohl den angrenzenden Verkehrsraum als auch den Freiraum mit beplant. Hierzu ist nicht nur der Kanalabschnitt bis zur Berliner Straße zu betrachten, sondern auch die Gesamtzielsetzung des Kanalprojekts zu beachten.

Von daher kann noch keine Aussage getroffen werden, ob die Brücke über den Fuß- und Radverkehr hinausgehende Verkehre aufnehmen soll. Auch bei Zulassen von Kfz-Verkehren müssten Fragen zu Gewichtsbeschränkungen und Begegnungsverkehren geklärt werden.

- 3. Welche Belastung müsste eine neue Brücke unter Berücksichtigung der genannten notwendigen Verkehre aufnehmen?**

Wenn die Brücke als **Straßenbrücke** errichtet wird, ist gemäß DIN EN 1991-2 Pkt. 4.3.2 ausschließlich das Lastmodell 1 anzusetzen. Bei diesem Lastmodell wird die Brücke je nach Breite in mehrere Fahrstreifen unterteilt. Dabei werden unterschiedliche Achslasten und Flächenlasten möglichst ungünstig überlagert.

So würde der erste Fahrstreifen mit einer Achslast von 600 kN und einer Flächenlast von 12 kN/m<sup>2</sup> belastet werden. Der zweite Fahrstreifen mit einer Achslast von 400 kN und einer Flächenlast mit 6 kN/m<sup>2</sup>. Davon ausgehend, dass das Bauwerk nur zwei Fahrspuren hätte, wären die voran genannten Lasten verbindlich. Die übrigen Flächen würden mit 3 kN/m<sup>2</sup> abgedeckt werden.

Bei einer **Fuß- und Radwegbrücke** ist gemäß DIN EN 1991-2 [3] eine gleichmäßig verteilte Last von  $q_{fk} = 5,0 \text{ kN/m}^2$  und als Dienstfahrzeug ist gemäß Abs. 5.6.3 ein Bemessungsfahrzeug mit  $Q_{serv} = 120 \text{ kN}$  anzusetzen. Dieses ist gemäß DIN EN 1991-2 [3] nicht mit der gleichmäßig verteilten Last  $q_{fk}$  zu überlagern. Weiterhin ist eine Einzellast  $Q_{fwk} = 10 \text{ kN}$  mit einer quadratischen Aufstandsfläche von 0,1 m x 0,1 m zu berücksichtigen.

Für Fußgängerbrücken ist nach DIN EN 1991-2 [3] eine Horizontallast zu berücksichtigen, die entlang der Achse des Brückenoberbaus auf der Oberkante des Belags wirkt. Als charakteristischer Wert soll der größere der beiden folgenden Werte angenommen werden:

- 10 % der sich aus der gleichmäßigen Belastung ergebenden Gesamtlast
- 60 % des Dienstfahrzeuggesamtgewichts

Bei beiden Varianten wären zudem noch die Lasten aus Wind, Temperatur, horizontale Lasten auf das Geländer, außergewöhnliche Lasten wie Schiffsanprall etc. zu berücksichtigen.

**4. Ist eine Sanierung der Fahrbahnen der Straße Am Kanal zwischen Berliner Straße und Heilig-Geist-Straße (beidseitig) geplant?**

Ja.

**5. Falls ja, wann soll diese Instandsetzung erfolgen?**

Eine Sanierung der Fahrbahnen erfolgt sinnvollerweise mit dem Bau des Stadtkanals. Zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit notwendige Arbeiten erfolgen im Rahmen der Unterhaltung.

Zuständigkeit: Geschäftsbereich Stadtentwicklung, Bauen, Wirtschaft und Umwelt