



Prüfbericht 2009 H

nach DIN 1076

Bauwerksname **Brücke Neuseedeicher Weg**
Teilbauwerksname **Straßen- und Wirtschaftswegbrücke**
Kreis
Ort **Stadt Norden**
Bauwerksrichtung **von West nach Ost**
Bauwerksart **Balkenbrücke / Mittelträger / Trapezplatte**
Tragfähigkeit
Baujahr **1970**



Prüfrichtung **von West nach Ost**
Prüfer **Dipl.-Ing. U. Donner**
Prüfung vom **25.11.2009** bis **30.11.2009**

Zustandsnote: 3,5

Straßen im Bauwerksbereich

Straße	Von Abschn.- nullpunkt	Nach Abschn.- nullpunkt	Netzkn.- abschnitt	Station Anfang	Station Mitte	Station Ende	Betriebs-KM Mitte	Lage	Baulast	Amt	AM/ SM	UI	OD
G 0				0	0	0	0,000	oben	Gemeind		00	Gemeind	O

Schadensbeschreibung

Überbau - Balkenbrücke / Mittelträger / Trapezplatte

[14] Balken / Längsträger, Raumfuge, alle, Lage ist falsch, Oberseite, Höhenversatz zwischen Fertigteilen, Bewuchs in Fugen

S=0, V=1, D=0 EP



HÖHENVERSATZ ZWISCHEN FERTIGTEILEN

[9] Balken / Längsträger, Betonansichtsfläche, großflächig, durchfeuchtet, Unterseite

S=0, V=0, D=3 EP

[6] Balken / Längsträger, Betonansichtsfläche, mehrfach, Abplatzung mit freiliegender Bewehrung, beidseitig, außen und innen

S=3, V=0, D=3 EP



RANDFERTIGTEIL

[7] Balken / Längsträger, Beton, großflächig, Abplatzung mit freiliegender Bewehrung, gesamter Überbau, Unterseite, Bewehrungskorrosion mit Querschnittsminderung örtlich bis zu 30 % vorhanden, Betonüberdeckung hohlklingend, Längsrisse aufgrund von korrodierter Längsbewehrung vorhanden.

S=3, V=0, D=4 EP



UNTERSICHT

Abdichtung

[10] Abdichtung, gesamtes Bauteil, fehlt, Oberseite, Keine Oberflächenabdichtung vorhanden.

S=0, V=0, D=3 EP

Kappe

[12] Gesims, Beton, bereichsweise, bemoost

S=0, V=0, D=1 EP

Schutzeinrichtungen

[3] Schrammbord, gesamtes Bauteil, Höhe zu gering, beidseitig, Die vorhandene Schrammbordhöhe beträgt beidseitig 0,10 m.

S=0, V=2, D=0 EP

[11] Handlauf des Geländers, Stahl / Metall, eine Stelle, beschädigt durch Fremdeinwirkung, vorne am Bauwerk, links

S=0, V=0, D=1 EP



ANFAHRSDEN GELÄNDER

Schadensbeschreibung

[5] Pfostenverankerung des Geländers, Blech, alle, angerostet, beidseitig
 S=0, V=1, D=1 EP



PFOSTENVERANKERUNG

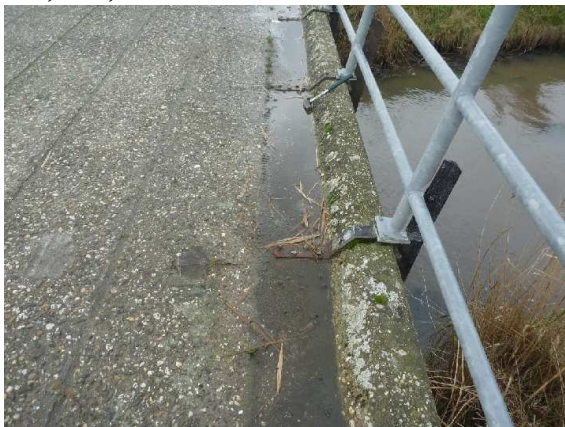
Beläge

[15] Fahrbahnbelag, Pflasterung, mehrfach, 2 - 5 cm abgesackt / gesetzt, vorne und hinten am Bauwerk
 S=0, V=2, D=1 EP



PFLASTERUNG

[13] Entwässerungsrinne vor dem Bord, mehrfach, Wasserstau, Ablauf mangelhaft, beidseitig
 S=0, V=1, D=0 EP



WASSER AN SCHRAMMBORD

Gelände

[16] Hinterfüllung im Bereich des Widerlagers, eine Stelle, Hohlstelle, Tiefe: 80,0 cm, vorne am Bauwerk, links
 S=0, V=2, D=0 EP



HOHLRAUM HINTERFÜLLBEREICH

Beschilderung

[1] Beschilderung der StVO-Tragfähigkeit, gesamtes Bauteil, fehlt
 S=2, V=0, D=2 EP



Bewertung

Standssicherheit (max S = 3)

Der Mangel/Schaden beeinträchtigt die Standssicherheit des Bauteils und des Bauwerks.
Eine Nutzungseinschränkung ist gegebenenfalls umgehend vorzunehmen.
Schadensbeseitigung kurzfristig erforderlich.

Verkehrssicherheit (max V = 2)

Der Mangel/Schaden beeinträchtigt geringfügig die Verkehrssicherheit;
die Verkehrssicherheit ist jedoch noch gegeben.
Schadensbeseitigung oder Warnhinweis erforderlich.

Dauerhaftigkeit (max D = 4)

Durch den Mangel/Schaden ist die Dauerhaftigkeit des Bauteils und des Bauwerks nicht mehr gegeben. Die Schadensausbreitung oder Folgeschädigung anderer Bauteile erfordert umgehend eine Nutzungseinschränkung, Instandsetzung oder Bauwerkserneuerung.

Empfehlungen

Die Kostenansätze der nachfolgend aufgeführten Maßnahmenempfehlungen sind grobe Schätzungen und keine Grundlage einer Kalkulation!

Art der Leistung

Menge --

Geschätzte Kosten --

Dringlichkeit

Projektbezeichnung

Bemerkung Aufgrund des baulichen Zustandes empfehlen wir SOFORT eine Nutzungseinschränkung vorzunehmen und die Konstruktion vollständig zu erneuern.

- die Tragfähigkeit ist auf 7,50 t und die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 10 km/h zu beschränken

- die Durchfahrtsbreite sollte auf 2,50 m eingeengt werden

Zustandsnote: 3,5

Prüfungstext

Ingenieurberatung Bröggelhoff GmbH

Oldenburg, den 30.11.2009

i.A. Dipl.- Ing. U. Donner