

Am nördlichen Rand des Ortes Milow überführt eine 3-feldrige Balkenbrücke die Landesstraße (L) 963 zwischen Milow und Premnitz über die Havel. Die bestehende Brücke wurde als Spannbeton-Konstruktion auf Lehrgerüst hergestellt. Der 2-stegige Überbau geht in den Pfeilerbereichen in einen Hohlkastenquerschnitt über. Beide Stropfpfeiler und das nördliche Widerlager (Premnitz) wurden auf Senkkastengründungen abgesetzt, das südliche Widerlager als Flachgründung hergestellt.

Baujahr:	1961
Stützweiten	21,75 m 41,50 m 21,75 m
vorh. Nutzbreite	8,85 m, davon 6,05 m Fahrbahn
geplante Nutzbreite	12,00 m (+3,15 m)
Schiffahrt	UHW-km 92,9
lichte Weite zw. Pfeilern:	40,00 m
lichte Höhe über MHW:	4,50 m ü. MHW



Das Bauwerk wurde 1991/92 grundlegend und die Fahrbahn 2002 und 2003 nach Fahrzeughavarien instandgesetzt.

In der Örtlichkeit stellt sich ein erheblicher Radverkehr auf den nur ca. 1,40 m breiten Gehwegen ein und es gibt anhaltende Probleme mit dem Fahrbahnbelag.

Bedingt durch die zu geringe Nutzbreite des Überbaus und

fehlende Verbreiterungsmöglichkeiten der vorhandenen Überbaukonstruktion sowie dem Erhaltungszustand des Gesamtbauwerkes werden grundlegende Ersatzmaßnahmen erforderlich.

Im Auftrag des Landesbetriebes Straßenwesen, NL West wurden daher in 2007/2008 eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung und statische Vorberechnungen für weiter zu nutzende Bauteile aufgestellt.

Wirtschaftlichkeitsberechnungen werden gemäß der vom BMVBW herausgegebenen „Richtlinie zur Durchführung von Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen im Rahmen von Instandsetzungs-/ Erneuerungsmaßnahmen bei Straßenbrücken“ (RI-WI-BRÜ) unter Anwendung des entsprechenden Berechnungsprogramms durchgeführt.

Das Bezugsjahr für alle Varianten der Instandsetzung/ Erneuerung der Brücke Milow ist das Jahr 2009 (Jahr der Erstmaßnahme).

Als Bewertungszeitraum werden 70 Jahre angesetzt, die der theoretischen Nutzungsdauer des als Erstmaßnahme erneuerten Überbaus entsprechen.

Die Rangfolge der Kosten wurde dabei für die einzelnen Varianten wie folgt ermittelt:

1. Instandsetzung der Unterbauten und des Überbaus für Fahrzeugverkehr, seitliche Verbreiterungen für Fußgänger und Radfahrer
2. Instandsetzung der Unterbauten und des Überbaus für Fahrzeugverkehr, Neubau einer Geh-/Radwegbrücke
3. Erneuerung des Überbaus, Instandsetzung der Unterbauten
4. Erneuerung des gesamten Bauwerkes

Die Reihenfolge war bei den Investitionskosten und den kapitalisierten Kosten jeweils gleich.

Die zunächst favorisierten kostengünstigen Varianten unter Instandsetzung des Bauwerkes mussten jedoch aufgegeben werden, als deutlich wurde, dass in dem Überbau spannungsrissskorrosionsgefährdeter Spannstahl St 140/160 verbaut worden ist und der Überbau hinsichtlich des Ankündungsverhaltens das Riss-vor-Bruch-Kriterium über weite Bereiche nicht erfüllt.

Ausgehend von der RI-WI-BRÜ - Untersuchung sollen daher die vorhandenen Unterbauten instandgesetzt und der Überbau erneuert werden. Die Ergebnisse der Materialuntersuchungen und der statischen Berechnungen der Unterbauten unter den neu zu erwartenden Lasten bestätigen derzeit die angestrebte Weiternutzung der aufwendig gegründeten Stropfpfeiler. Die Konstruktion der Kastenwiderlager erfordert eine Nachgründung und Verbreiterung der Bestands-widerlager, da die anschließenden Rampen um ca. 3 m zu verbreitern sind.

