

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr
Amt für Straßen und Verkehr

Bremen, 06. März 2014
361 9300 (Frau Pieper)

Bericht der Verwaltung
für die Sitzung der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr,
Stadtentwicklung und Energie (L/S)
am 13. März 2014

Ersatzbau Brückenbauwerk BW 442 Heinrich-Plett-Allee

Sachdarstellung

Die rechnerische Überprüfung des Bauwerkes über die Bundesstraße B 75 gemäß der neuen Richtlinie des Bundes¹ hat ergeben, dass ein Neubau der Brücke erforderlich ist. Die fachlichen Gründe wurden der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie am 31. Oktober 2013 mit dem „Bericht über den Sachstand der Nachrechnung von Brückenbauwerken; Spannungsrisskorrosionsgefährdeter Spannstahl“ detailliert erläutert.

Da die geplante Verlängerung der Straßenbahnlinie 1 nach Huchting über das erneuerungswürdige Bauwerk bis zu ihrem Endpunkt geführt werden soll, ist es sinnvoll, die neue Brücke entsprechend breit zu planen und zu bauen. Im Folgenden wird auf den Zusammenhang der Straßenbahnverlängerung und des Brückenersatzneubaus eingegangen und das notwendige Planverfahren in Verbindung mit der größeren Breite der neu zu bauenden Brücke erläutert.

Planungsrecht

Die Planung zur Verlängerung der Straßenbahnlinie 1 wird gegenwärtig überarbeitet, das Planfeststellungsverfahren soll im Frühjahr eingeleitet werden. Der genaue Baubeginn kann erst nach Planfeststellungsbeschluss definiert werden.

Für den im Bericht der Verwaltung in der Sitzung der Deputation am 31.10.2013 angekündigten Ersatzbau des Bauwerkes 442 in der Heinrich-Plett-Allee im Bestand wäre grundsätzlich keine planrechtliche Absicherung erforderlich.

Die Planungen zur Verlängerung der Straßenbahnlinie 1 sehen vor, dass diese künftig zusätzlich über das Bauwerk geführt wird. Dadurch ist es erforderlich, den Lastfall der Straßenbahn bei der Brückenstatik zu berücksichtigen und den Brückenquerschnitt zu verbreitern (Anlage 1). Diese Änderungen führen dazu, dass für das Bauwerk 442 neues Baurecht herbeigeführt werden muss. Für die Realisierung des Ersatzbaus ist kein zusätzlicher Grunderwerb erforderlich, auch sind Belange Dritter nicht betroffen. Ziel ist es daher, das Baurecht für das Bauwerk 442 über ein verkürztes und vereinfachtes Verfahren einer Plangenehmigung nach Bundesfernstraßengesetz (FStrG) herbeizuführen. Der entsprechende Antrag auf Plangenehmigung ist für das Frühjahr 2014 geplant.

¹ Handlungsanweisung zur Überprüfung und Beurteilung von älteren Brückenbauwerken, die mit vergütetem, spannungsrisskorrosionsgefährdetem Spannstahl erstellt wurden

Dadurch wird sichergestellt, dass der Ersatzbau zeitnah hergestellt werden kann, bevor sicherheitsrelevante Schäden am Bauwerk auftreten. Bis dahin wird die Brücke kontinuierlich auf eventuelle Schäden untersucht, um die Sicherheit auch weiterhin zu gewährleisten. Ziel des Ersatzneubaus ist es, den Verkehr dauerhaft aufrecht zu erhalten und dabei die Option der Straßenbahnverlängerung zu berücksichtigen.

Planungsinhalt

Aufgrund der Ergebnisse der Nachrechnung auf Basis der neuen Richtlinie des Bundes ist zeitnah ein Ersatzbau des BW 442 erforderlich.

Die Straßenbahn wird gem. den aktuellen Planungen (Anlage 2) zweigleisig auf einem eigenen besonderen Bahnkörper mit geschlossenem Oberbau in Mittellage in der Heinrich-Plett-Allee über die B75 geführt.

Ferner weist der geplante Querschnitt (s. Anlage 1) je Fahrrichtung einen Fahrstreifen mit einer Breite von 3,50m, sowie beidseitig in den Nebenanlagen geführte Rad- und Gehwege mit einer Breite von 1,60m bzw. 2,00m aus. Der zweigleisige Straßenbahnkörper nimmt eine Breite von 7,15 m in Anspruch.

Damit ergibt sich, einschließlich zu berücksichtigende Sicherheitsräume und Sicherungsmaßnahmen, für das neue Brückenbauwerk eine Breite von 22,85 m.

Die Neuplanung des Brückenbauwerkes berücksichtigt ebenfalls die Anpassung und Umpfanung der zu querenden Bundesstraße B75, die grundsaniert wird und dabei hinsichtlich der Fahrbahnbreiten und Schutzeinrichtungen den gültigen Richtlinien angepasst wird. Dadurch verlängert sich die neue Brücke über die B75 um ca. 2 m gegenüber dem Bestand.

Zeitplan

Angestrebt wird eine zügige Umsetzung des Ersatzbauwerkes nach Vorliegen des Baurechts. Dadurch wird es möglich, den Verkehrsfluss schnellstmöglich wieder sicherzustellen. Zusätzlich dazu können auch bauplanologische Vorteile für die Umsetzung der Straßenbahnverlängerung der Linie 1 generiert werden, da die Nutzbarkeit des Verkehrsweges dann wieder rechtzeitig gegeben ist und sich dies positiv auf die Abwicklung und die Erreichbarkeit während der Bauzeit der Linie 1 auswirkt.

Während der Abbruchphase des vorhandenen Bauwerkes und der Realisierungsphase des neuen Bauwerkes wird der Fußgänger- und Radfahrerverkehr über eine provisorische Brückenkonstruktion aufrechterhalten. Der MIV ist über entsprechende Umleitungen zu führen. Eine Querungsmöglichkeit über die B 75 im Bereich der Heinrich-Plett-Allee für den MIV steht während der Bauphase nicht zur Verfügung. Rechtzeitig vor Baubeginn wird die Öffentlichkeit über die Verkehrsführung und die Abwicklung der Baumaßnahme informiert.

Kosten

Das bestehende Brückenbauwerk befindet sich in der Baulast des Bundes. Die Kosten für den Ersatzbau des Bauwerkes 442 sind gem. aktueller Einschätzung auf Grundlage des Bundesfernstraßengesetzes (FstrG) § 12 (3) Nr. 2 zwischen dem Bund und Bremen zu teilen.

FStrG § 12 (3) Nr. 2: *Kreuzungen und Einmündungen öffentlicher Straßen*

- (3) *Wird eine höhenungleiche Kreuzung geändert, so fallen die dadurch entstehenden Kosten*
2. *den beteiligten Trägern der Straßenbaulast zur Last, die die Änderung verlangen oder hätten verlangen müssen, und zwar im Verhältnis der Fahrbahnbreiten der an der Kreuzung beteiligten Straßenäste nach der Änderung.*

Das Verlangen des Bundes ergibt sich aus der Nachrechnung von Brückenbauwerken (Spannungsrissskorrosionsgefährdeter Spannstahl). Das Verlangen Bremens lässt sich aus den Planungen zur Verlängerung der Straßenbahnlinie 1 ableiten.

Auf Grundlage des derzeitigen Planungsstandes beläuft sich die überschlägige Kostenhochrechnung für das Brückenbauwerk 442 in Höhe von ca. **4,0 Mio. Euro**.

In der überschlägigen Kostenhochrechnung enthalten sind:

- Planungskosten
- Baukosten
- Kosten Dritter
- Provisorien, Verkehrslenkung

Die Aufteilung der Planungs-, Bau- und übrigen Kosten sind im weiteren Verlauf der Planung genauer zu ermitteln und fortzuschreiben.

Eine Ermittlung des Teilungsschlüssels nach (FStrG) § 12 (3) Nr. 2, ist im weiteren Verfahren in Abstimmung mit dem Bund zu vereinbaren und vorzunehmen.

Eine Beschlussvorlage für die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie zur Finanzierung der Bau- und der Planungskosten befindet sich momentan in der Vorbereitung und soll bis zum Ende die 2. Quartals 2014 vorgelegt werden.

Personalwirtschaftliche Auswirkungen und Genderprüfung

Die Vorlage hat keine personalwirtschaftlichen Auswirkungen. Gender-Aspekte werden in der Erarbeitung der Planungen untersucht. Genderspezifische Anforderungen sind zu beachten.

Beschluss

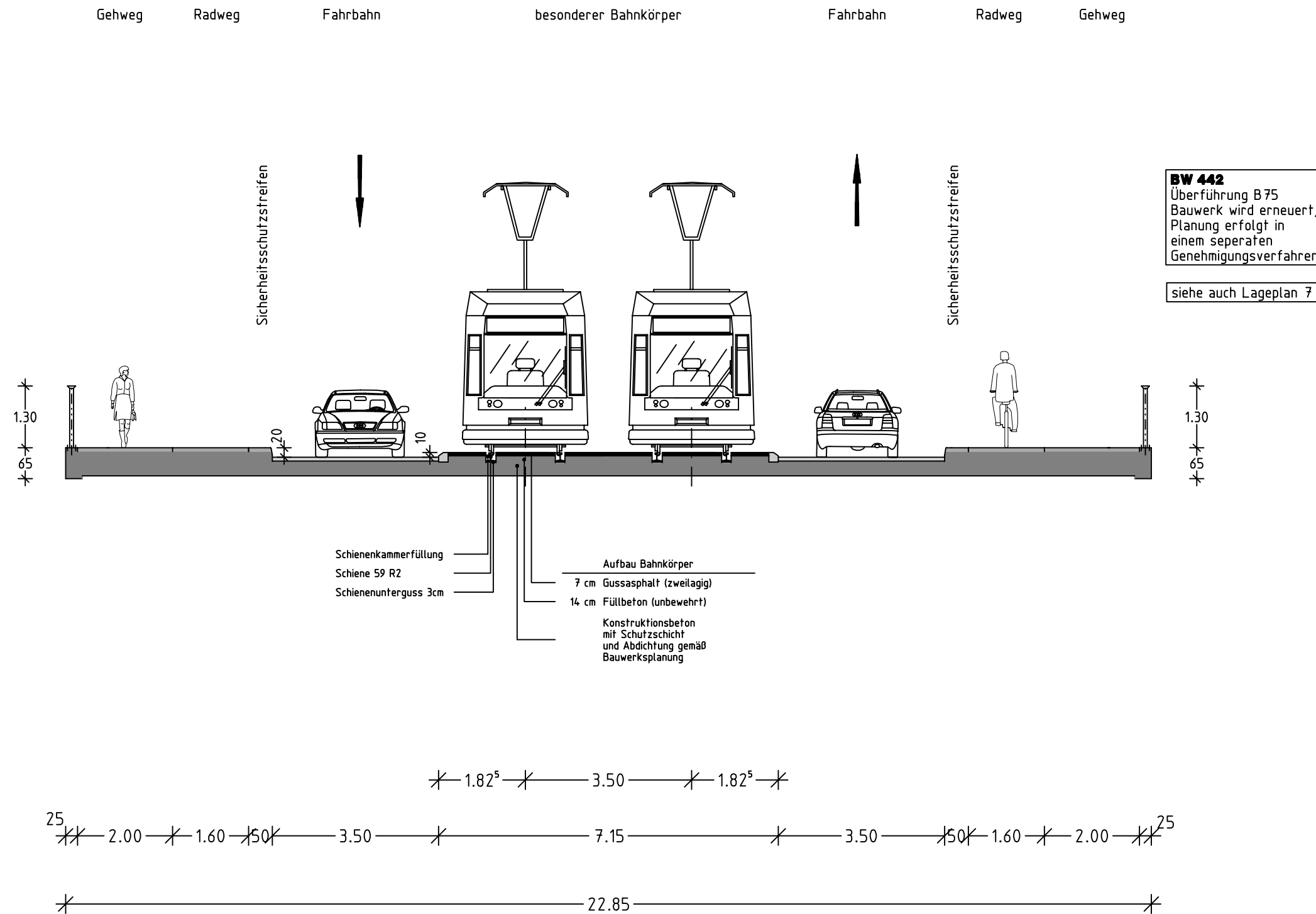
Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie (L/S) nimmt den Bericht zur Kenntnis.

Anlagen

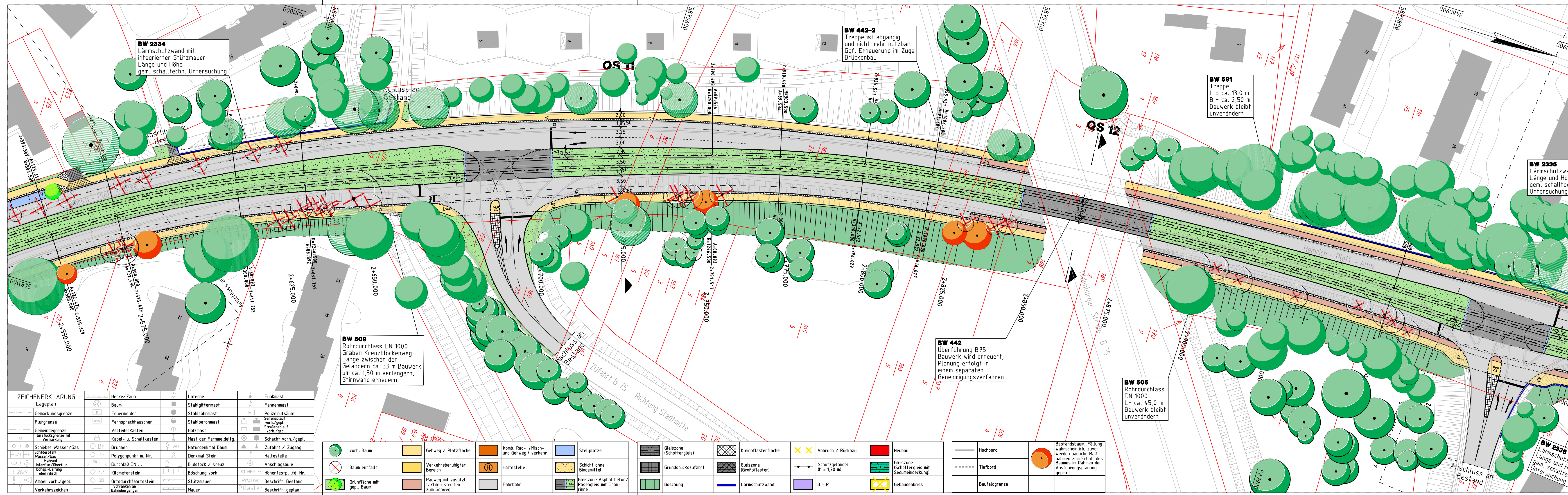
- Anlage 1: QS 12 der Maßnahme Verlängerung der Straßenbahnlinie 1 nach Mittelshuchting und der Straßenbahnlinie 8 nach Stuhr/ Weyhe im Bereich des Bauwerk 442
- Anlage 2: Lageplan Nr. 7 der Maßnahme Verlängerung der Straßenbahnlinie 1 nach Mittelshuchting und der Straßenbahnlinie 8 nach Stuhr/ Weyhe

Querschnitt Nr. 12

Heinrich-Plett-Allee, Brücke B 75 (BW 442)
Station 2 + 858



Ingenieurgemeinschaft BPR Beraten Planen Realisieren Dipl.-Ing. Bernd F. Künne & Partner Osterforstraße 38/39 28195 Bremen Telefon 0421 33 50 2-0 Telefax 0421 33 50 2-22 Bremen, den BPR IBV			
Ing.-Büro Dipl.-Ing. H. Vössing GmbH Ingenieurbüro für Bau- und Verkehrswesen Hans-Böckler-Allee 9 30173 Hannover Tel.: 0511 856145-0 Fax.: 0511 856145-99 			
Straßenbahntechnisch einverstanden Betriebsleiter der Bremer Straßenbahn AG			
<i>Freie Hansestadt Bremen</i>		 Verlängerung S0D	
Bau und Vermietung von Nahverkehrsanlagen Betrieb gewerblicher Anlagen			
Bremen, den Verantwortl. Leiter (BOStrab §7 (6))			
Projektleitung (überprüft)		Abteilungsleitung	
Amtsleitung (ASV)			
Maßstab: 1 : 100	Objekt: Linie 1 Verlängerung bis Mittelshuchting einschließlich Linie 8 bis Landesgrenze Entwurfs- und Genehmigungsplanung Querschnitt Nr.12 Bahn-km 2 + 858	Anlagen-Nr.: 5.12 Az: 614-82-10-07 Proj.-Nr.: G 0217	



Darstellung Markierung, Beschilderung und Lichtsignalanlagen nur nachrichtlich, kein Inhalt der Planfeststellung

Geoinformation Bremen	
Eigenbetrieb des Landes Bremen	
Grundlage: Stadtgrundkarte	Katasterbezeichnung: VL Flur: 64 km - Quadrat: 8178 08250089
Aktualität der Topographie: März 2008	Herausgegeben: 18. April 2008
des Gebäudebestandes:	

Ingenieurgesellschaft
BPR Beraten | Planen | Realisieren
 Dipl.-Ing. Bernd F. Künne & Partner
 Ostertorstraße 38/39 | 28195 Bremen | Telefon 0421 33 50 2-0 | Telefax 0421 33 50 2-22
 Bremen, den BPR IBV

Ing.-Büro Dipl.-Ing. H. Vössing GmbH
 Ingenieurbüro für Bau- und Verkehrswesen
 Hans-Böckler-Allee 9 | 30173 Hannover | Tel.: 0511 856145-0 | Fax.: 0511 856145-99

Straßenbahntechnisch einverstanden
 Betriebsleiter der Bremer Straßenbahn AG

Freie Hansestadt Bremen
Bau und Vermietung von Nahverkehrsanlagen
 Betrieb gewerblicher Anl.

Bremen, den
 Projektleitung (überprüft) Abteilungsleitung Amtsleitung (ASV)

Maßstab: 1:500
 Objekt: **Linie 1
 Verlängerung bis Mittelshuchting
 einschließlich Linie 8 bis Landesgrenze
 Entwurfs- und Genehmigungsplanung
 Lageplan Nr. 7
 Gleislageplan / Fahrleistungsplan**
 Anlagen-Nr.: 4.7
 Az: 614-82-10-07
 Proj.-Nr.: G 0217

ZEICHENERKLÄRUNG	
Lageplan	Hecke/Zaun
Gemarkungsgrenze	Baum
Flurgrenze	Feuermelder
Gemeindegrenze	Fernsprechhäuschen
Flurücksgrenze mit Vermarkung	Verteilerkasten
Schieber Wasser/Gas	Kabel- u. Schaltkasten
Schleuderplan Wasser/Gas	Brunnen
Hydrant	Polygonpunkt m. Nr.
Unterflur-/Oberflur Hochsp.-Leitung oberirdisch	Bildstock / Kreuz
Ampel vorh./gepl.	Kilometerstein
Verkehrszeichen	Ortsdurchfahrtsstein
	Schranken an Bahnübergängen
	Laterne
	Stahlghirnturm
	Stahlbetonmast
	Holzmast
	Naturdenkmal Baum
	Denkmal Stein
	Haltestelle
	Anschlagsäule
	Höhenfestp. lfd. Nr.
	Stützmauer
	Mauer
	Funkmast
	Fahnenmast
	Polizeirufsäule
	Seilenablauf vorh./gepl.
	Straßenablauf vorh./gepl.
	Schacht vorh./gepl.
	Zufahrt / Zugang
	Haltestelle
	Höhenfestp. lfd. Nr.
	Beschrift. Bestand
	Beschrift. geplant
	Gehweg / Platzfläche
	Verkehrsberuhigter Bereich
	Radweg mit zusätzl. taktilen Streifen zum Gehweg
	Komb. Rad- und Gehweg / Verkehr
	Haltestelle
	Fahrbahn
	Stellplätze
	Schicht ohne Bindemittel
	Gleiszone Asphaltbeton/Rasengleis mit Drainrinne
	Gleiszone (Schottergleis)
	Grundstückszufahrt
	Böschung
	Kleinpflasterfläche
	Gleiszone (Großpflaster)
	Lärmschutzwand
	Abbruch / Rückbau
	Schutzgeländer (h = 1,20 m)
	B + R
	Neubau
	Gleiszone (Schottergleis mit Sedimenteindeckung)
	Gebäudeabriss
	Hochbord
	Tiefbord
	Baufeldgrenze
	Bestandsbaum, Fällung wahrscheinlich, zuvor werden bauliche Maßnahmen zum Erhalt des Baumes im Rahmen der Ausführungsplanung geprüft.

	vorh. Baum		Gehweg / Platzfläche		Komb. Rad- und Gehweg / Verkehr		Stellplätze
	Baum entfällt		Verkehrsberuhigter Bereich		Haltestelle		Schicht ohne Bindemittel
	Grünfläche mit gepl. Baum		Radweg mit zusätzl. taktilen Streifen zum Gehweg		Fahrbahn		Gleiszone Asphaltbeton/Rasengleis mit Drainrinne

	Gleiszone (Schottergleis)		Kleinpflasterfläche		Abbruch / Rückbau		Neubau
	Grundstückszufahrt		Gleiszone (Großpflaster)		Schutzgeländer (h = 1,20 m)		Gleiszone (Schottergleis mit Sedimenteindeckung)
	Böschung		Lärmschutzwand		B + R		Gebäudeabriss

	Hochbord		Bestandsbaum, Fällung wahrscheinlich, zuvor werden bauliche Maßnahmen zum Erhalt des Baumes im Rahmen der Ausführungsplanung geprüft.
	Tiefbord		
	Baufeldgrenze		