

**Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr,
Stadtentwicklung, Energie
und Landwirtschaft (L)**

**Bericht der Verwaltung
für die Sitzung der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr,
Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft (L)
am 17. August 2017**

Bericht zur Sanierung der Stephanibrücke B6

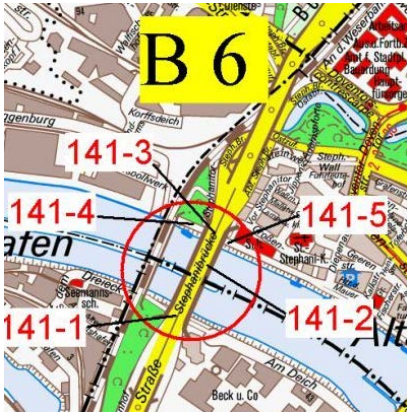
Sachdarstellung:

Der Abgeordnete Heiko Strohmann bittet um einen Bericht zur Sanierung der Stephanibrücke unter Berücksichtigung folgender Fragen:

1. Mit welchen Planungskosten rechnet der Senat und werden diese nach jetzigem Stand im Doppelhaushalt 2018/2019 berücksichtigt, wann rechnet der Senat mit dem Abschluss der Sanierung?
2. Welche Konsequenzen hat eine Sanierung oder eine Sperrung der Brücke auf die innerstädtische Verkehrssituation (bitte Sanierung und Sperrung differenziert beantworten)?
3. Auf welche Strecken können Schwertransporte bei der Sperrung und Sanierung zurückgreifen?
4. Wann strebt der Senator eine Sanierung der Brücke an, welche konkreten Maßnahmen beinhaltet die angestrebte Sanierung, wann ist mit der Umsetzung zu rechnen?
5. Welche Weserbrücken in Bremen können derzeit von Schwertransporten passiert werden, welche bei einer Sanierung der Stephanibrücke?

Die einzelnen Fragen werden im folgenden Bericht beantwortet:

Die Stephanibrücke (Baujahr 1968) überführt die B6 mit drei Fahrstreifen je Richtungsfahrbahn über die Weser. Die Brücke ist für das Lastmodell BK60 nach DIN 1072 bemessen, wobei täglich 94.000 Fahrzeuge mit einem Schwerverkehrsanteil von 8,5% die Brücke passieren. Im Zuge der kontinuierlichen Bauwerksprüfung wurden diverse Ermüdungsschäden in Form von Rissen und Beulschäden am Bauwerk vorgefunden. Die vorgefundenen Schäden als auch die übergeordnete Bedeutung des Bauwerkes für die Bundesstraße B6/ B75 gaben, im Jahr 2013, den Anlass eine Objektbezogene Schadensanalyse und nachfolgend eine Nachrechnung der Brücke zu veranlassen, deren Ergebnisse der ersten Berechnungsstufe nunmehr geprüft vorliegen.



Das Bauwerk unterliegt mittlerweile einer deutlichen höheren Verkehrsbelastung als es zum Zeitpunkt der Erstellung berechnet wurde. Im Zuge einer statischen Prüfung auf Grundlage der Nachrechnungsrichtlinie zeigte sich, dass das Bauwerk statische und ermüdungskritische Defizite aufweist. Die im Bauwerk vorgefunden Risse können anhand der Nachrechnung nachvollzogen werden. Die statischen Nachrechnungen des Bauwerkes sind noch nicht abgeschlossen.

Zu 1.

Als Planungskosten für die notwendige Instandsetzungsplanung werden, neben einer personellen Aufstockung, nach einer Schätzung des Kostenrahmens, Haushaltsmittel in den nachfolgend aufgeführten Jahren benötigt:

- 35.000€ in 2017
- 355.000€ in 2018
- 205.000€ in 2019

Diese Planungskosten werden momentan noch genauer ermittelt. Die dargestellten Mittelansätze der Planungskosten sind im Jahr 2017 gesichert und für die Jahre 2018/19 angemeldet bzw. sind in der vom Senat vorgesehenen Aufstockung der Mittel für Brücken enthalten. Momentan sind zum Abschluss der Ertüchtigung keine weiteren Angaben möglich, da dies von den nachfolgenden Berechnungen und Instandsetzungsplanungen abhängt.

Zu 2.

Die statischen Nachrechnungen sind **noch nicht** abgeschlossen. Es kann aufgrund veränderter Belastungs- und Rechenannahmen (modifiziertes Ermüdungslastmodell und Ansatz eines abgesenkten Lastniveaus) noch zu positiven rechnerischen Effekten kommen. Dies bedarf zunächst einer objektspezifischen Verkehrsuntersuchung. In der dann folgenden weiteren Nachrechnungsstufe kann aufgrund konkreter Belastungsannahmen differenzierter berechnet werden. Sofern diese Ergebnisse vorliegen, kann mit der Instandsetzungsplanung begonnen werden.

Aufgrund der dann abgeschlossenen Instandsetzungsplanung können Aussagen über die Konsequenzen im Rahmen der Brückeninstandsetzung (Sanierung), der Sperrungen der Fahrspuren der Brücke (Sperrung) gemacht werden.

Zu 3.

Als Umleitungsstrecke für genehmigungspflichtige Schwerverkehre kann hier die BAB A1 genutzt werden. Bei notwendigen Sperrungen einzelner Fahrspuren der Stephani-
brücke müssten alternative Verkehrsführungen für die unterschiedlichen Verkehrsteil-
nehmer entwickelt werden. Dabei sollte der Schwerverkehr in Richtung Innenstadt die
anderen Weserbrücken, abhängig von deren Lastenklasse, nutzen. Ansonsten wären
großräumige Umleitungsverkehre anzustreben. Insofern ist die Konzeptentwicklung für
den motorisierten Verkehr, Pkw, Lkw und Schwerlasttransporte noch nicht abgeschlos-
sen, da der endgültige Umfang der Beschränkungsmaßnahmen in Abhängigkeit von
den Ergebnissen der statischen Nachrechnung und deren Umsetzung aufgrund der
Instandsetzungsplanung ermittelt wird.

Zu 4.

Eine Instandsetzungsplanung und die Umsetzung dieser sind abhängig von den finan-
ziellen und personellen Ressourcen der beteiligten Fachabteilung und den Ergebnissen
der weiteren statischen Nachrechnung des Bauwerkes.

Damit der Schwerlastverkehr weiter die Brücke nutzen kann und der Verkehrsfluss
gewährleistet ist, ist dringend mit der Planung und Umsetzung von Instandsetzungs-
maßnahmen zu beginnen. Ziel der Instandsetzung der Brücke über die Weser im Zuge
der B6 ist es, eine Restnutzungsdauer des Bauwerks zur Aufnahme der derzeitigen
Verkehre, mindestens bis zum Abschluss der Planung für einen Ersatzneubau zu errei-
chen. Je nach Wirtschaftlichkeit der im Entwurf auszuarbeitenden Einzelvarianten wird
eine Restnutzungsdauer von ca. 20 Jahren angestrebt.

Unter Berücksichtigung der noch ausstehenden statischen Nachrechnungen sowie
weiterer Vergabeverfahren für Planung und Bauausführung ist eine belastbare Aussa-
ge in Bezug auf einen konkreten Umsetzungsstermin derzeit nicht möglich.

Zu 5.

Momentan werden das BW 141-2 Stephanibrücke (B6) und das BW 3424 Weser-
strombrücke (BAB A1) für genehmigungspflichtige Schwertransporte genutzt.

Für die weiteren Weserbrücken, BW 143 Wilhelm-Kaisen-Brücke und BW 463 Karl-
Carstens-Brücke (Erdbeerbrücke) gilt dieses nur mit den jeweiligen Lastmodell der BK
60 bzw. für das BW 142 Bürgermeister-Smidt-Brücke mit dem Lastmodell BK 45. Diese
Bauwerke wurden nach den jeweiligen Lastmodell ihrer Herstellungsjahre nach DIN
1072 bemessen.

Da die Stephanibrücke bei Ausfall der Weserstrombrücke (und umgekehrt) die einzig
verbleibende Weserquerung im Bremer Gebiet wäre, könnte es hier zukünftig schwieri-
ger werden die genehmigungspflichtigen Schwerverkehre, bei Einschränkungen auf
den Bauwerken, abzuwickeln.

Das Risiko für weitere Tragfähigkeits- und Ermüdungsschäden steigt und damit auch
die Notwendigkeit für die Erlassung von weiteren Verkehrseinschränkungen, die für
Bremen erhebliche Folgen haben können. Auf den Alternativrouten sind Verkehrszu-
nahmen nicht zu vermeiden.

Beschlussvorschlag:

Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirt-
schaft nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis.