

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr

Amt für Straßen und Verkehr

16.02.2017

Herr Sauer (Tel.: 19778)

Herr Tröger (Tel.: 9469)

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

**Bericht der Verwaltung
für die Sitzung der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr,
Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft (L/S)
am 23.02.2017**

Zustand der Brücken in Bremen

1 Vorbetrachtung

Eine leistungsfähige Infrastruktur ist von übergeordneter Bedeutung für den Wirtschafts- und Lebensstandort Bremen. Die Brücken sind hierbei neuralgische Punkte – nicht nur weil sie zu den teureren, sondern mit einer prognostizierten hundertjährigen Lebensdauer auch zu den langlebigeren Gütern der Verkehrsinfrastruktur zählen. Sie prägen das Stadtbild und sind Zeichen der Baukultur einer Epoche. Brücken dienen zur Überwindung von natürlichen oder errichteten Hindernissen. Insbesondere durch die natürliche Trennwirkung der Weser hat die ausreichende Funktionsfähigkeit der Brücken in Bremen – die Weser wird fünfmal mit Straßenbrücken überquert – für das Leben und Arbeiten eine extrem hohe Bedeutung. Durch die stetige Zunahme des Verkehrsaufkommens und der steigenden Zahl des Güterverkehrsaufkommens besonders im Zuge der hochbelasteten West-Ost-Verbindung BAB A 1 und der BAB A 27 als Hafenzubringer sowie des zunehmenden Wertes von Großraum- und Schwertransporten, insbesondere aufgrund der wachsenden Bedeutung der Windenergie, sind funktionsfähige Brücken auch eine Voraussetzung für den Wirtschaftsstandort Bremen. Die Bremischen Häfen und der Seehafen Bremerhaven stellen das viertgrößte Containerterminal und den zweitgrößten Umschlaghafen für Automobile in Europa dar. Damit ist Bremen der fünftgrößte Industriestandort Deutschlands.

Viele Brücken sind in die Jahre gekommen und erfordern beträchtliche Erhaltungsaufwendungen gepaart mit notwendigen Verstärkungen, um sie für den heutigen, vor allem aber auch für den zu erwartenden zukünftigen Verkehr herzurichten. Viele Bauwerke leisten oft ein Mehrfaches dessen, was bei deren Planung und Bau vorstellbar war. Sie müssen daher nicht nur substanziell erhalten, sondern für den aktuellen Verkehr und das Verkehrswachstum der Zukunft ertüchtigt werden.

Eine verkehrliche Nutzungseinschränkung speziell der Weser- und Autobahnbrücken für LKW-Verkehre würde nicht nur den Wirtschaftsstandort Bremen dauerhaft schädigen sondern auch Ausweichverkehre in großem Umfang durch die Straßen der Stadtteile Bremens

generieren. Als Beispiel können die Folgen der Brückensperrung der Karl-Carstens-Brücke im Jahr 2008 herangezogen werden.

Ganz aktuell konnte man im Sommer/Herbst 2016 nach den Sperrungen der Rader Hochbrücke und der Rheinbrücke bei Leverkusen für den Schwerlastverkehr beobachten, welche katastrophalen Auswirkungen die notwendigen Ausweichrouten auf den Straßenverkehr der umliegenden Stadtgebiete hatten.

Der Bestand an Straßenbrücken in Bremen setzt sich aus insgesamt 839 Teilbauwerken¹ mit einer Brückenfläche² von ca. 415.000 m² zusammen. Hierbei befinden sich ca. 63% (526) der Teilbauwerke in der Baulast der Stadt Bremen und ca. 37% (313) der Teilbauwerke in der Baulast der Bundes, welche durch Bremen im Rahmen der Auftragsverwaltung unterhalten werden.

2 Ausgangslage

2.1 Brückenzustand und Erhaltung

Eine Vielzahl der Bauwerke wurde in den 60er, 70er und 80er Jahren des letzten Jahrhunderts errichtet. Ungefähr 70% der in der Baulast der Stadtgemeinde Bremen befindlichen Straßenbrücken wurden vor 1990 errichtet. Der Zustand der Brücken wird durch eine Zustandsnote gekennzeichnet. Grundlage der Zustandsnote für Brückenbauwerke sind die Ergebnisse der nach DIN 1076 regelmäßig stattfindenden Bauwerksprüfungen unter Berücksichtigung der „Richtlinien zur einheitlichen Erfassung, Bewertung, Aufzeichnung und Auswertung der Bauwerksprüfungen nach DIN 1076 (RI-EBW-PRÜF)“. Die Bauwerksprüfungen werden nur von sach- und fachkundigen Ingenieurinnen und Ingenieuren mit entsprechender Ausbildung und einer kontinuierlichen Fortbildung durchgeführt. Ausschlaggebend für den Bauwerkszustand sind die für die einzelnen Teilbauwerke vom Bauwerksprüfer im Rahmen der Prüfung festgestellten einzelnen Schäden bzw. Mängel, die hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf Standsicherheit, Verkehrssicherheit und Dauerhaftigkeit bewertet und unter Nutzung moderner Datenverarbeitungs-Systeme automatisch ausgewertet und zu einer Zustandsnote von 1,0 bis 4,0 zusammengefasst werden. Dabei werden sechs Zustandsnotenbereiche unterschieden (s.a. Tabelle 1). Die Zustandsnote bildet die Grundlage für die weitere Erhaltungsplanung, sie lässt die Dringlichkeit notwendiger Maßnahmen erkennen, gibt aber keinen Aufschluss über Art und Umfang der Schäden oder Kosten der Instandsetzungsmaßnahme. Die bei der Bauwerksprüfung ggf. festgestellten Schäden werden je nach Dringlichkeit sowie Art und Umfang umgehend bis mittelfristig im Rahmen des Erhaltungsprogramms behoben, was zu einer Verbesserung der Zustandsnote außerhalb des Zyklusses der Bauwerksprüfung führt.

¹ Bei Brücken mit getrennten Überbaukonstruktionen je Fahrbahn oder unterschiedlichen Bauarten wird jede Überbaukonstruktion für sich als Teilbauwerk bezeichnet.

² Die Brückenfläche ergibt sich aus dem Produkt der Breite, begrenzt durch die Innenkanten der Geländer bzw. Außenkante Gesims, und der Länge der Brücke, begrenzt durch die Endauflagerlinien.

In der Tabelle 1 wird der Zustand der Brücken unterteilt nach Brücken in der Baulast des Bundes und der Baulast der Stadtgemeinde Bremen jeweils nach Brückenfläche und Anzahl der Teilbauwerke prozentual dargestellt.

Zustandsnotenbereiche	Brücken des Bundes		Brücken der Stadtgemeinde	
	Brückenfläche [%]	Anzahl Teilbauwerke [%]	Brückenfläche [%]	Anzahl Teilbauwerke [%]
1,0 bis 1,4 (sehr guter Zustand)	2,1	11,6	7,2	20,3
1,5 bis 1,9 (guter Zustand)	6,2	21,5	8,4	21,1
2,0 bis 2,4 (befriedigender Zustand)	42,9	41,5	45,6	40,3
2,5 bis 2,9 (ausreichender Zustand)	44,7	24,8	29,3	12,6
3,0 bis 3,4 (nicht ausreichender Zustand)	0,2	0,3	8,4	3,8
3,5 bis 4,0 (ungenügender Zustand)	3,8	0,3	1,1	1,9

Tabelle 1: Übersicht Zustandsnoten nach Anzahl der Brücken und Brückenfläche

Der Zustand der Brücken hat sich über die vergangenen Jahrzehnte hinweg kontinuierlich verschlechtert. Der überwiegende Anteil der Brücken in Bremen befindet sich in einem „befriedigenden“ bis „ausreichenden“ Zustandsbereich.

Eine insgesamt überdurchschnittliche Verschlechterung des Zustands ist bei den Brücken aus Holz in der Stadtgemeinde Bremen festzustellen. Ungefähr 50% der 40 Holzbrücken sind nicht mehr in einem „befriedigenden“ Zustand. Der überdurchschnittlich schlechte Zustand dieser Brücken ist durch Fäulnisschäden, bedingt durch die damalige Konstruktionsweise sowie Pilzbefälle eingetreten. Einige der Holzbrücken mussten schon aufgrund massiver Tragfähigkeitsdefizite gesperrt werden.

2.2 Brückenertüchtigung

Neben den notwendigen Erhaltungsmaßnahmen zur Verbesserung des Zustands der Brücken machen aber die Altersstruktur sowie insbesondere der weiter steigende Schwerverkehr mit einer starken Zunahme der Belastungen auch eine Anpassung der Tragfähigkeit älterer Brücken erforderlich. Dies bezeichnet man als Brückenertüchtigung. Für viele Brücken ist aufgrund der starken Zunahme des Schwerverkehrs in den vergangenen Jahrzehnten quasi eine Nutzungsänderung eingetreten. Dadurch werden die nach damaligen Erkenntnissen und nach den damaligen Bemessungsvorschriften angesetzten Belastungsreserven weitgehend aufgezehrt.

Die prognostizierte Beförderungsleistung im Straßengüterverkehr für das Jahr 2025 lässt nochmals eine deutliche Steigerung erkennen. Darüber hinaus ist in den letzten Jahrzehnten ein exponentieller Anstieg der Erlaubnisse des genehmigungspflichtigen Großraum- und Schwerverkehrs zu verzeichnen. Auch die Entwicklung der zulässigen Gesamtgewichte und

zulässigen Achslasten von Nutzfahrzeugen spiegelt den Anstieg der Beanspruchung für Straßenbrücken wieder. Die Zunahme der Beförderungsleistungen und des zulässigen Gesamtgewichts können der Tabelle 2 und Tabelle 3 entnommen werden.

Jahr	Beförderungsleistung im Straßengüterverkehr Mrd. tkm (Tonnenkilometer)	Prozentuale Änderungen Bezugsjahr1980
1950	7,1	9%
1960	23,3	29%
1970	41,9	52%
1980	80,0	100%
1990	169,9	212%
2000	346,3	433%
2010	441,9	552%
Prognose ^{a)}		
2025	675,6	845%
^{a)} Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtung 2025 ITP/BVU, 2007		

Tabelle 2: Beförderungsleistung im Straßengüterverkehr

Gültig ab Jahr	zul. Gesamtgewicht (t) Einzel- oder Sattelfahrzeug	zul. Achslast (t) Antriebsachse
1950	22,5	10,5
1951	35,0	10,0
1956	24,0	8
1960	32,5	10,0
1965	38,0	10,0
1987	40,0	11,0
1992	40,0	11,5
1994	44,0 ¹⁾	11,5
¹⁾ im kombinierten Verkehr		

Tabelle 3: zulässiges Gesamtgewicht

Damit sind aufgrund der deutlich höheren Beanspruchung durch den Schwerverkehr die Tragreserven eines Großteils der Brücken aus dem angegebenen Zeitraum bereits weitgehend aufgebraucht. Die Brückenertüchtigungsmaßnahmen stehen nicht zwingend in Korrelation zu den jeweiligen Zustandsnoten, sondern dienen im Hinblick auf den stark angestiege-

nen Schwerverkehr und den damit einhergehenden Verlust an Tragfähigkeitsreserven der Erhöhung oder Wiederherstellung der Tragfähigkeit bestehender Brückenbauwerke sowie deren Anpassung an aktuelle Belastungen. Dies kann durch Verstärkung erfolgen, aber baubedingt oder aus wirtschaftlichen Gründen auch einen Ersatzneubau erforderlich machen.

Die Umsetzung des Konzeptes zur Brückenertüchtigung erfolgt in mehreren Stufen. Einer objektbezogenen statischen Nachrechnung der einzelnen Bauwerke folgt die Festlegung baulicher Maßnahmen. Auf dieser Grundlage ist dann die Planung der Maßnahme bis zum ggf. erforderlichen Baurecht durchzuführen. Aufgrund der Komplexität der einzelnen Stufen kann dies objektbezogen zum Teil mehrere Jahre in Anspruch nehmen, insbesondere, wenn für das Baurechtsverfahren umfangreiche Erhebungen und Planungen durchgeführt werden müssen. Aufgrund dieser langen Vorlaufzeiten kann es zur Aufrechterhaltung der Verkehrsrelationen erforderlich werden, Sofortmaßnahmen zu ergreifen, die im Sinne einer Erstmaßnahme eine bauliche Verstärkung einer bestehenden Brücke beinhalten, um deren Sicherheit und Funktionsfähigkeit noch für einen begrenzten Zeitraum sicherstellen zu können, um nach Vorliegen des Baurechts als Zweitmaßnahme einen Ersatzneubau zu errichten.

Nach Sichtung der Bauwerksdaten wurden die Bauwerke im Bestand Bremens herausgefiltert, für die eine objektbezogene Nachrechnung aufgestellt werden muss. Es wurden nach einer Priorisierung 125 größere Teilbauwerke ermittelt, die vordringlich nachzurechnen sind. Hiervon sind 83 Bauwerke in der Unterhaltungslast des Bundes. 42 Brücken fallen in den Zuständigkeitsbereich von Bremen. Die 125 nachzurechnenden Teilbauwerke beinhalten noch nicht die Anzahl an unzähligen kleineren Brücken mit einer geringeren Stützweite, die ebenfalls in absehbarer Zeit nachgerechnet werden müssen. Hierbei handelt es sich um 265 Teilbauwerke in der Baulast der Stadtgemeinde Bremen und 122 Teilbauwerke in der Baulast des Bundes. Aufgrund der hohen Anzahl an durchzuführenden Nachrechnungen wurde die weitere Reihung der Bearbeitung nach der verkehrlichen Bedeutung und der Schwerverkehrsbelastung der Bauwerke vorgenommen. Primär werden die Brücken im Zuge der BAB A1, BAB A27 und der B75/B6 nachgerechnet. Erst danach werden die etwas geringer belasteten Strecken der BAB A270, der B 74 sowie der kommunalen Bauwerke bearbeitet. Seit 2010 wurden insgesamt ca. 13% Prozent der 125 vordringlich nachzurechnenden Teilbauwerke abschließend nachgerechnet. Bei allen Nachrechnungen hat sich herausgestellt, dass Defizite bezüglich der Standsicherheit und der Gebrauchstauglichkeit der Bauwerke vorhanden sind. Es wurden daraufhin Ertüchtigungsplanungen aufgenommen und diese an den Bauwerken umgesetzt. In unterschiedlichen Bearbeitungsstadien befinden sich momentan weitere ca. 15% der 125 vordringlich nachzurechnenden Teilbauwerke. Somit sind ca. 72% der 125 vordringlich zu untersuchenden Brücken und 100% der weiteren Brücken noch nicht in der Nachrechnung.

Wie bereits mit der Deputationsbefassung am 27.10.2016 dargestellt, ist die Weserbrücke im Zuge des BAB A 1 als Ergebnis der Nachrechnung zu ertüchtigen, um die derzeitigen vorhandenen Verkehre der BAB A 1 weiterhin aufnehmen zu können. Dabei ist es Ziel der Ertüchtigung, eine Restnutzungsdauer des Bauwerks zur Aufnahme der derzeitigen Verkehre mindestens bis zum Abschluss der Planung für einen Ersatzneubau zu erreichen. Je nach Wirtschaftlichkeit der im Entwurf auszuarbeitenden Einzelvarianten und dem Planungsverlauf des vordringlich zu planenden Ausbaus der BAB A 1³ wird eine Restnutzungsdauer von ca. 10 – 20 Jahre angestrebt.

³ Bürgerschaftsbeschluss vom 24.08.2016

2.3 Derzeitige Personal- und Finanzausstattung

Finanzierung der Brücken in der Baulast der Stadtgemeinde Bremen

Für die Erhaltung von Brücken stehen im kommunalen Haushalt jährlich ca. 1,5 Millionen Euro zur Verfügung. Davon werden auch Zustandserhaltung anderer Ingenieurbauwerke, Nachrechnung, Bauwerksprüfung und Planungskosten bezahlt. Damit stehen letztendlich ca. 1,0 Mio. Euro für die Zustandserhaltung der Brücken zur Verfügung.

Die Zustandserhaltung umfasst alle Maßnahmen, welche den Abbau des Abnutzungsvorrates verlangsamen. Sie erhalten den Gebrauchswert ohne ihn zu verbessern. Dies sind bauliche Maßnahmen kleineren Umfangs, die mit geringem Aufwand in der Regel sofort nach Auftreten eines örtlich begrenzten Schadens ausgeführt werden.

Um eine Zustandserhaltung der kommunalen Brücken zu gewährleisten sind jährlich mindestens zwischen 1,0% bis 1,5%⁴ des Bestandwertes der Brückenbauwerke an baulichen Maßnahmen erforderlich.

Umgerechnet auf den Bestandwert von ca. 200 Millionen sind das ca. 2-3 Mio. Euro jährlich. Hier standen im Sondervermögen Infrastruktur 2016 1,5 Mio. Euro zur Verfügung. Für den Haushalt 2018/19 sind 2,6 Mio. Euro beantragt.

Instandsetzungs- und Erneuerungsmaßnahmen sind bauliche Maßnahmen größeren Umfangs, die der Wiederherstellung des planmäßigen Zustandes eines Bauwerkes oder seiner Einzelteile dienen, durch einen Ersatz ganzer Bauwerksteile die volle Gebrauchstauglichkeit wieder herstellen oder die Tragfähigkeit wieder herstellen oder erhöhen.

Diese größeren Maßnahmen sind u.a. im Großbrückenprogramm abgebildet. Hier standen im Wirtschaftsplan des Sondervermögens 2016 rd. 2,7 Mio. Euro zur Verfügung. Durch den erforderlichen Umfang umzusetzender Instandsetzungs- und Erneuerungsmaßnahmen aufgrund des Brückenzustands werden aber jährlich ca. 4 Mio. Euro benötigt. Diese Mittel wurden auch im Haushalt 2018/19 angemeldet. Für größere Instandsetzungen und Erneuerungen von kommunalen Brücken werden im Rahmen des Großbrückenprogramms gesondert Mittel veranschlagt und bereitgestellt.

Finanzierung der Brücken in der Baulast des Bundes

Für die Planung von Erhaltungsmaßnahmen der Brücken in der Baulast des Bundes sowie die Nachrechnung und die Planung von Brückenertüchtigungen werden die Mittel aus Landesmitteln bereitgestellt. Die Baukosten der Erhaltungsmaßnahmen und der Brückenertüchtigungen trägt der Bund.

Personalausstattung

Für die Aufgaben des Brücken- und Ingenieurbaus in Bremen, die neben den 839 Brückenteilbauwerken auch noch 884 weitere Ingenieurbauwerke wie Lärmschutzwände, Stützwände, Tunnel- und Trogbauwerke sowie Verkehrszeichenbrücken umfassen, stehen im Amt für Straßen und Verkehr zurzeit 15,5 Ingenieure zur Verfügung. Die Durchführung der Instandsetzung der Weserbrücke im Zuge der BAB A 1 bindet zurzeit durchschnittlich 1,5 Ingenieure

⁴ Div. Literatur zu Lebenszykluskosten von Brücken, u.a. Brückentagung 2007, Wien

dauerhaft bis zum Abschluss der Maßnahme. Soweit möglich und wirtschaftlich und technisch zweckmäßig, werden Leistungen an Dritte vergeben.

3 Bewertung

Szenario 1: Fortschreibung des Trends zur Personal- und Finanzausstattung

Aufgrund eines überwiegenden Zustands der Brücken in Bremen im Zustandsbereich „befriedigend“ bis „ausreichend“ wird absehbar in den nächsten Jahren eine große Anzahl an Brücken in einem „nicht ausreichenden“ oder „ungenügenden“ Bauwerkszustand sein, der sofortigen Handlungsbedarf nach sich zieht – entweder als Ersatzneubau mit hohen Investitionskosten oder durch verkehrseinschränkende Maßnahmen. Da mit den vorhandenen Finanz- und Personalressourcen größere Instandsetzungsmaßnahmen oder Erneuerungen der Brücken nicht möglich sind, wird es vermehrt zu verkehrseinschränkenden Maßnahmen mit reduzierter Benutzbarkeit bis hin zur Sperrung von Brücken kommen. Die Abbildung 1 stellt die prognostizierte Entwicklung der Zustandsnoten beim Beibehalten der jetzigen Personal- und Finanzausstattung dar.

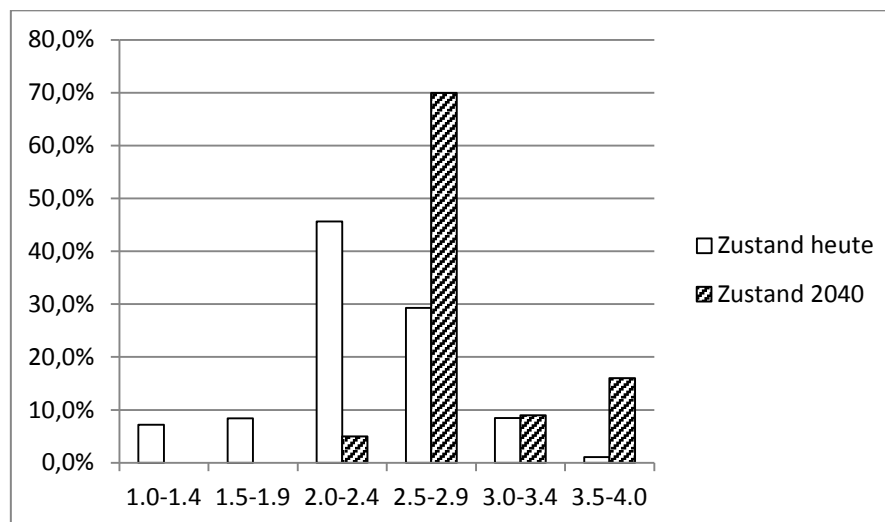


Abbildung 1: prognostizierte Entwicklung der Zustandsnoten (kommunale Brücke) mit Erhaltungsaufwendungen im Szenario 1⁵⁶

Neben der Erhaltung des Brückenzustands ist die Ertüchtigung des Brückenbestandes aufgrund der Ergebnisse der Nachrechnung eine langfristige Aufgabe, die erhebliche und steigende personelle und finanzielle Ressourcen erfordert. Hierfür muss mit einem Zeitraum bis mindestens zum Jahr 2035 für die Abarbeitung der Nachrechnungen der Brücken in der Baulast des Bundes und der Stadtgemeinde Bremen gerechnet werden. Da die Ergebnisse der Nachrechnung für die meisten Bauwerke trotz durchgeführter Ertüchtigung nur noch eine Nutzungsdauer von ca. 20 Jahren erwarten lässt, muss schon innerhalb dieser 20 Jahre ein

⁵ In Anlehnung an Holst, Ralph: Entwicklung eines Bauwerks-Management-Systems für das deutsche Fernstraßennetz, 2006

⁶ Bei einer Zustandsnote 3,5-4,0 sind die Standsicherheit und/oder die Verkehrssicherheit erheblich beeinträchtigt oder nicht mehr gegeben. Die Dauerhaftigkeit des Bauwerks ist nicht mehr gegeben und eine Schadensausbreitung kann kurzfristig dazu führen, dass die Standsicherheit und /oder Verkehrssicherheit nicht mehr gegeben sind oder dass sich ein irreparabler Bauwerksverfall einstellt.

Ersatzbau geplant und umgesetzt werden. Die Maßnahmen werden den Zeitbedarf für die Bewältigung der Nachrechnungsaufgaben zusätzlich verlängern. Innerhalb des zur Nachrechnung erforderlichen Zeitraumes muss damit gerechnet werden, dass sich der Bauwerkszustand der Brücken verschlechtert und dadurch Verkehrseinschränkungen wie z.B. Geschwindigkeitsreduzierungen, Überholverbot für LKWs, Fahrverbot für Fahrzeuge ab einer bestimmten Tonnage bis hin zu einer vollständigen Sperrung einzelner Bauwerke ausgesprochen werden müssen. Ebenso dienen die Brücken in Bremen auch der Nutzung durch den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Damit haben verkehrliche Nutzungseinschränkung der Brücken auch bedeutende negative Auswirkungen für die Leistungsfähigkeit des ÖPNV.

Insbesondere der Zustand der Weserbrücke im Zuge der BAB A 1 produziert bei Sperrungen für Fahrzeuge schwerer als 3,5 Tonnen innerstädtische Ausweichverkehre. Für Schwerlastfahrzeuge stellt die Stephanibrücke im Zuge der B 6 die einzige innerstädtische Weserquerung mit einer zulässigen Belastungsklasse wie die Weserbrücke BAB A 1 dar. Aber auch die Stephanibrücke zeigt in der zurzeit laufenden Nachrechnung große Defizite u.a. im Bereich der Ermüdung auf, die eine verkehrliche Nutzungseinschränkung ggf. erforderlich machen. Für die zwingend parallel zur laufenden Ertüchtigungsplanung der BAB A 1 Weserbrücke notwendige Ersatzneubauplanung stehen zurzeit keine Personalressourcen zur Verfügung.

Durch die aufgrund der Ergebnisse der Nachrechnungen zusätzlich notwendigen jährlichen Brückenprüfungen, können die gesetzlich vorgeschriebenen Aufgaben der Bauwerksprüfungen mit dem vorhandenen eigenen Personal nicht mehr in vollem Umfang wahrgenommen werden. Dies führt zu deutlich höheren finanziellen Aufwendungen für die Vergabe von Bauwerksprüfungen an externe Ingenieurdienstleister und zu zusätzlichen verkehrlichen Nutzungseinschränkungen bei den Brücken.

Szenario 2: Gegensteuern zum Erhalt der Brückensubstanz in einem fachlich akzeptablen Zustand

Um die Aufgaben der Nachrechnung bis zum Jahr 2025 durchzuführen, müssten die Personal- und Finanzkapazitäten deutlich aufgestockt werden. Vor dem Hintergrund der aktuellen Marktsituation bezüglich der Verfügbarkeit geeigneter Ingenieurinnen, Ingenieure und Ingenieurbüros wird sich die Personalaufstockung und die Vergabe der Leistung an Dritte als besonders schwierig erweisen. Anspruchsvolles Ziel ist in diesem Szenario, rd. 11% der verbleibenden nachzurechnenden Brücken pro Jahr zu bearbeiten. Auch sieht das Szenario die im Wesentlichen gleichrangige Bearbeitung der Bauwerke des Bundes bis zur Gründung einer Bundesautobahngesellschaft gemäß der o.g. Prioritätensetzung vor, da der Zustand der Brücken keinen Aufschub der Nachrechnung nahelegt.

Zudem sind für die Arbeiten der Erhaltung und Ertüchtigung als Folge der Nachrechnung weitere Kapazitäten notwendig. Wie bereits bei der Weserbrücke im Zuge der BAB A 1 ersichtlich, bedarf es bereits nach Ertüchtigung der sofortigen weiteren Planung für einen Ersatzneubau.

4 Fazit

Die Erhaltung der Verkehrsinfrastruktur ist ein vordringliches Ziel, um dem Lebens- und Wirtschaftsstandort Bremen langfristig die notwendige Mobilität zu sichern. Die Brücken sind hierbei neuralgische Punkte. Viele Brücken sind in die Jahre gekommen und erfordern beträchtliche Erhaltungsaufwendungen gepaart mit notwendigen Ertüchtigungen, um sie für den heutigen, vor allem aber auch für den erwarteten zukünftigen Verkehr herzurichten. Die Erhaltung und Modernisierung hat deshalb bei den Investitionen sehr hohe Priorität. Um dies zu gewährleisten, bedarf es besonderer Anstrengungen hinsichtlich einer dafür notwendigen finanziellen Ausstattung aber auch einer personellen Aufstockung mit qualifizierten Ingenieurinnen und Ingenieuren. Hierbei ist die Umsetzung der Maßnahmen des Szenarios 2 erforderlich und eine Entscheidung im Rahmen der Haushaltsaufstellung 2018/19 vorzubereiten.

Beschlussvorschlag:

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