

Landeshauptstadt Magdeburg

Stellungnahme der Verwaltung

öffentlich

Stadtamt	Stellungnahme-Nr.	Datum
Amt 66	S0200/12	18.07.2012
zum/zur		
F0137/12 Fraktion <i>BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN</i>		
Bezeichnung		
Zustand und Zukunft der Anna-Ebert-Brücke		
Verteiler	Tag	
Der Oberbürgermeister	31.07.2012	

Am 05.07.2012 wurden im Stadtrat folgende Anfragen gestellt:

1. *Wie ist der Erhaltungszustand der Anna-Ebert-Brücke insgesamt einzuschätzen?*

In der Drucksache DS0589/08 ist die bauliche Situation des bestehenden Brückenzuges ausführlich beschrieben. Ausführlich ist der Bauwerkszustand der Anna-Ebert-Brücke in einer Studie der Landeshauptstadt Magdeburg von 2007 zusammengefasst.

Die Brücke ist mit 130 Jahren über den normativen Nutzungszeitraum von 110 Jahren für Mauerwerksbrücken im Rahmen der Eröffnungsbilanz mit 0,- € Anlagenwert bewertet, dies heißt, die Brücke ist vollständig „abgeschrieben“. Eine im Jahre 2007 vorgenommene Hauptprüfung mit entsprechender Zustandserfassung weist eine Zustandsnote von 3,5 (bei Höchstnote 4,0 - Sperrung bzw. Sofortmaßnahmen) aus. Eine statische Nachrechnung der Tragfähigkeit konnte an der schlechtesten Rissstelle und sich auflösender Mauerwerkssteine nach Richtlinie nicht erfolgen. Nachfolgend wurden betroffene Materialien aus dem Bauwerk entnommen und im Labor auf konkret zu messende Eigenschaften hin untersucht (in Bezug der theoretisch anzunehmenden Richtwerte nach Richtlinie). Nachfolgend wurden im Rahmen jährlicher Hauptuntersuchungen die zeitliche Zustandsveränderungen aufgenommen und stufenweise bewertet. Eine nachfolgende Einschätzung der Tragfähigkeit der Brücke über konkrete Materialkennwerte erlaubte eine „Gutachterliche Stellungnahme“ mit Abschlussbericht Februar 2012. Hierin sind Empfehlungen für die verkehrliche Nutzung unter Reduzierung der Schlagbeanspruchung (dynamische Beeinflussung) seitens der Straßenbahn und Verkehr im Zusammenhang verdichteter Überwachungszyklen und sofortiger Instandsetzung der die Tragfähigkeit beeinflussenden Schäden gegeben. Seit März 2012 gelten Geschwindigkeitsbeschränkungen von 30 km/h für Kfz sowie 10 km/h für die Straßenbahn.

2. *Welche Untersuchungen und Studien zum Erhaltungszustand und zu den Sanierungsmöglichkeiten der Anna-Ebert-Brücke liegen in der Verwaltung vor? Bitte mit Datum, Verfasser, hauptsächlichen Ergebnissen/ggf. Auszügen und Einsichtsmöglichkeiten auflisten?*

Die Untersuchungen und Studien zum Erhaltungszustand sind umfangreicher Natur und sprengen den Rahmen dieser Stellungnahme, siehe Auflistung in der Anlage. Das hauptsächliche Ergebnis ist unter 1. aufgezeigt. Die kompletten Unterlagen können beim Tiefbauamt, in der Abteilung Ingenieurbauwerke, eingesehen werden.

3. *Welche Restnutzungsdauer hätte nach Einschätzung der Verwaltung die Anna-Ebert-Brücke?*

Die Restnutzungsdauer ist entsprechend geltendem Stand der Technik, insbesondere der neuen Nachrechnungsrichtlinie seit 5/2011 ausgerichtet auf die Europanorm, nicht mehr gegeben. Da die theoretischen Richtlinien mit entsprechenden faktischen Sicherheiten (Sicherheitsbeiwerten) ausgestattet sind, werden sich Bauwerke de facto in Abhängigkeit der weiteren Nutzung und des Verschleißes aus der Umweltbeeinflussung bis zum Versagen länger nutzen lassen. Insofern war die oben benannte Untersuchung auch außerhalb des Regelwerkes auf die tatsächlichen Baustoffkennwerte bezogen. Der Bauwerksverschleiß ohne weitere Instandsetzungsleistungen nimmt weiter zu und muss jährlich neu bewertet werden. In einer weiterführenden Studie vom Oktober 2007 sind verschiedene Instandsetzungsvarianten aufgeführt und bewertet worden.

a. bei Weiterführung der derzeitigen Nutzung (KFZ, Straßenbahn, Radfahrer, Fußgänger)?

Laut Studie ergab sich bereits 2007 ein „unmittelbarer Handlungsbedarf“, selbst bei sofortiger Sperrung der Brücke für den Straßenbahnverkehr wurde ein sicherer Nutzungszeitraum von 8 Jahren eingeschätzt. Da eine Sperrung für die Straßenbahn nicht erfolgte, liegt zum aktuellen Zeitpunkt dieser Nutzungszeitraum prognostisch unterhalb von 8 Jahren.

b. bei Reduzierung der Nutzung auf Radfahrer und Fußgänger nach dem Bau einer Strombrückenverlängerung?

Für den Fußgängerverkehr liegt die Restnutzungsdauer lt. Studie 2007 dann bei ca. 30 Jahren. Diese prognostische Schätzung bezog sich auf die sofortige Sperrung der Straßenbahn (siehe unter 3.a).

4. *Welche Grundsankierungskosten zur Sicherung einer dauerhaften Nutzung wären nach Einschätzung der Verwaltung für die Anna-Ebert-Brücke erforderlich*

a. bei Weiterführung der derzeitigen Nutzung (KFZ, Straßenbahn, Radfahrer, Fußgänger)?

Das Belassen des derzeitigen Zustandes heißt, dass die Anna-Ebert-Brücke nicht mehr geeignet ist, den Verkehr auf Dauer aufzunehmen, insbesondere die Verbindung zwischen dem Stadtzentrum und den ostelbischen Stadtteilen für den ÖPNV aufrechtzuerhalten. Die derzeitige Nutzung ist auf vollständigen Verschleiß ausgerichtet und gewährleistet unabhängig von z.Z. nicht tiefer vorliegender Kostenprognosen keine dauerhafte Nutzung. Weitergehende Informationen sind in der DS0238/12 enthalten. Ohne Neubau der Strombrückenverlängerung (Neubau Elbbrücken) müsste die Anna-Ebert-Brücke durch einen vollständigen Neubau analog den Bedingungen der Variante V0* kurzfristig ersetzt werden.

Dies bedeutet weiter, dass dafür nur der Nordbrückenweg zur Verfügung steht. Geeignete Umleitungs- und Ausweichstrecken bei Havarie- und Notfällen im Bereich des Nordbrückenweges gibt es im unmittelbaren Bereich des Stadtzentrums ansonsten nicht.

b. bei Reduzierung der Nutzung auf Radfahrer und Fußgänger nach dem Bau einer Strombrückenverlängerung?

Mit der z.Z. in Erstellung befindlichen Drucksache DS0238/12 ist die bauliche Umsetzung der denkmalgerechten Rekonstruktion der Anna-Ebert-Brücke nach der Inbetriebnahme eines neuen Brückenweges vorgesehen.

Die Anna-Ebert-Brücke bleibt für den MIV, dem Fuß- und Radverkehr erhalten und dient der Erschließung des Werders sowie des Wohngebietes Heumarkt. Der ÖPNV wird mit dem Neubau der Elbbrücken komplett auf den neuen Brückenweg verlagert.

Baukosten i.H.v. 7,6 Mio. € (laut Studie der LH Magdeburg zur Anna-Ebert-Brücke, 2007, Ingenieurbüro Schulze, Magdeburg; Erstmaßnahme = Denkmalgerechte Instandsetzung) zuzüglich Planungskosten i.H.v. 0,982 Mio. € sind in der Drucksache DS0238/12 für die Rekonstruktion benannt.

5. *Wie wäre ein Ab- und Neubau der Anna-Ebert-Brücke aus Sicht der Kosten und Umweltbeeinträchtigung zu bewerten?*

Hier wird auf die Drucksache DS0238/12 verwiesen.

In dieser DS werden ausgehend von den vorliegenden Randbedingungen und der qualifizierten Aufgabenstellung 7 unterschiedliche Varianten - V0/0*, V1, V2, V3, V4, V5, V6/7 - in der Streckenführung betrachtet. Ausführlich werden hier Variantenbetrachtungen, vom Belassen des Ist-Zustandes (Nullvariante V0), über Abriss der denkmalgerechten Zoll- und Anna-Ebert-Brücke mit Errichtung eines Ersatzneubaus an gleicher Stelle (Variante V0*) bis hin zum Bau eines neuen Brückenzuges parallel zur Zoll- und Anna-Ebert-Brücke (Varianten V1 bis V7) vorgenommen. Grundlage ist hauptsächlich eine umfangreiche Wertungsmatrix für die Streckenführung unter Berücksichtigung und Bewertung der Verkehrsführung, des Denkmalschutzes, des Städtebaus und der Stadtentwicklung sowie der Ingenieurbauwerke.

Des Weiteren wurden gegenüberstellende Betrachtungen der Hauptvarianten (V0*, V6, V7) hinsichtlich der Kosten sowie der Rechtskreise FFH-Verträglichkeit, Artenschutz und Umweltverträglichkeit / Eingriffsregelung vorgenommen.

6. *Sind bereits Varianten der Sanierung der Anna-Ebert-Brücke ohne größere FFH-Beeinträchtigung untersucht worden? (z.B. durch eine Baustellenorganisation, bei der durch jeweils halbseitige Sanierung und Bauausführung von der anderen Seite aus, die Notwendigkeit einer Baustelleneinrichtung im Flussbett der Alten Elbe weitgehend vermieden wird)*

Hier wird teilweise auf die Drucksache DS0238/12 verwiesen.

Auch bei der Durchführung von baulichen Instandsetzungen am Bauwerk könnte die Anna-Ebert-Brücke künftig nur noch den Anforderungen des MIV bzw. der Fußgänger und Radfahrer gerecht werden.

Zurzeit wird die Drucksache DS0238/12 zur Einbringung der Vorplanung und der Vorstellung der weiteren Verfahrensschritte für die Ausschüsse und zur Beschlussfassung im Stadtrat erarbeitet.

Nach erfolgter Beschlussfassung der DS0238/12 werden dann weitere Gutachten und Planungen zur Instandsetzung der Anna-Ebert-Brücke veranlasst.

Dr. Scheidemann
Beigeordneter für Stadtentwicklung,
Bau und Verkehr

Anlagen:

S0200/12, Anlage 1 - Auflistung Studien, Gutachten und Planungen der Anna-Ebert-Brücke