

Landeshauptstadt Magdeburg

Stellungnahme der Verwaltung

öffentlich

Stadtamt	Stellungnahme-Nr.	Datum
Amt 66	S0131/15	29.05.2015
zum/zur		
F0087/15 – Fraktion DIE LINKE/Gartenpartei		
Bezeichnung		
Aktuelles Baukörper-Untersuchungsergebnis zur Anna-Ebert-Brücke		
Verteiler	Tag	
Der Oberbürgermeister	09.06.2015	

Zur Anfrage F0087/15 im Stadtrat am 07.05.2015 gibt die Stadtverwaltung folgende Antwort:

1. Welchen Umfang nehmen die festgestellten Schäden ein und welche Auswirkungen auf die Funktionalität der Anna-Ebert-Brücke, insbesondere auf deren Verkehrssicherheit, haben sie ?

Gegenwärtig läuft die Bauwerksuntersuchung, die die Basis für die weitere Instandsetzungsplanung bildet. Endgültige Ergebnisse werden im Juni 2015 erwartet. Neben der umfassenden photogrammetrischen Aufnahme und handnahen Untersuchung des Bauwerkes sind u. a. noch zerstörungsfreie Untersuchungen der Gewölbe durch Radar und Impact-Echo geplant, um eventuelle tieferliegende Schadstellen erkunden zu können.

Nach Auswertung der letzten Bauwerkssonderprüfung vom November 2014 (Zustandsnote = 3,8) wurden am 21.04.2015 durch die Stadt unter der Brücke vier Schilder aufgestellt. Die Schilder sollen bei einem eventuellen Passieren der Gewölbe auf die potentielle Gefahr durch herabfallende Steine hinweisen.

Da das denkmalgeschützte Bauwerk aus dem Jahr 1882 keine funktionierende Abdichtung besitzt, konnte in der Vergangenheit (speziell in den Wintern) über offene Fugen im Belag ungehindert Oberflächenwasser in Verbindung mit Tausalzen in das Gewölbemauerwerk aus Kunst- und Naturstein eindringen.

Die hygroskopisch bedingte hohe Durchfeuchtung des Gewölbemauerwerkes führte dazu, dass es bei den unzähligen Frost-Tau-Wechseln zu Stein- und Mörtelausbrüchen unterschiedlichen Ausmaßes gekommen ist. Diese Abplatzungen treten vorrangig im Bereich von Rissen u. dgl. auf, da hier ein allseitiger Frostangriff möglich war.

Dynamische Einwirkungen insbesondere aus dem Straßenbahnverkehr begünstigten zudem nicht nur die Rissbildung im Tragwerk, sie erhöhten auch die Gefahr von herabfallenden Stein- und Fugenmaterial.

Auf die reine Verkehrssicherheit des Bauwerkes bzgl. des überführten Verkehrs haben die vorgenannten Schäden keinen Einfluss. Die Schäden beeinflussen jedoch in erheblichem Maße negativ die Dauerhaftigkeit und die Standsicherheit des Bauwerkes.

Das westliche Gewölbe, das durch den Fußgänger- und Radfahrsteg unterquert wird, ist von der Gefährdung ausgenommen. Am Gewölbeteil, der sich über dem hölzernen Steg befindet, wurden zuvor sich lösende Teile beseitigt, so dass der Steg weiterhin sicher genutzt werden kann. Dieser Teil des Gewölbes wird zudem diesbezüglich regelmäßig überprüft.

2. Welche Konsequenzen aus dieser Überprüfung ergeben sich für den öffentlichen Personennahverkehr und / oder den motorisierten Individualverkehr ?

Die Straßenbahnschienen besitzen keine heute allgemein übliche dämpfende Einlage, so dass die Stoßbelastungen aus den Zügen direkt in das Tragwerk der Brücke eingetragen werden.

Zur Reduzierung der schädlichen dynamischen Einwirkungen wurde für Straßenbahnzüge Ende April 2015 durch Installation von Infrarotbaken ein automatischer Langsamfahrbereich (10 km/h) eingerichtet. Ein Überschreiten dieser Geschwindigkeit ist somit nicht mehr möglich.

Ebenfalls Ende April 2015 wurden die Schienen auf dem Bauwerk plangeschliffen, so dass sich die Stoßbelastung der Straßenbahnen auf das Bauwerk deutlich reduziert.

Da sich bei der Begegnung von Straßenbahnen auf dem Bauwerk die schädigenden Einwirkungen auf das Tragwerk (Schwingungen, Stöße) überlagern, ist ab Juli 2015 ein Begegnungsverbot geplant. Entsprechende Abstimmungen mit den MVB hierzu laufen.

Die gummiereiften KFZ stellen im Vergleich zu den Straßenbahnen eine deutlich geringere Gefahr für das Bauwerk dar. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit für Kfz wurde jedoch zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auf 30 km/h beschränkt, da die Straßenbahn das Bauwerk mit nur 10 km/h passiert.

3. Wie stellen sich im Einzelnen der Vorbereitungsstand und der konkrete Umfang der geplanten Instandsetzung der Anna-Ebert-Brücke und die Prüfergebnisse hinsichtlich des Umwelt- und Naturschutzes dar ?

Um die Unterbauten und die Gewölbeunterseiten des Bauwerkes wie geplant im Jahr 2016 innerhalb des 1. Bauabschnittes (BA) instandsetzen zu können, sollen die Arbeiten im November 2015 ausgeschrieben werden.

Im Rahmen des 1. BA soll das marode Tragwerk soweit instandgesetzt werden, dass das Bauwerk Anfang 2017 mit Beginn des Großvorhabens "Ersatzneubau Strombrückenzug" sicher als Behelfsbrücke genutzt werden kann.

Es ist geplant, die Arbeiten des 1. BA weitestgehend unter laufendem Verkehr zu realisieren. Dazu soll unmittelbar neben dem Bauwerk eine Arbeitsplattform errichtet werden, die u. a. der Zuführung von Personal, Baustoffen, Maschinen und Geräten dient.

Nach Abschluss des Großvorhabens Ende 2019 soll die Oberseite des Bauwerkes (2. BA) unter Wahrung denkmalpflegerischer Belange mit dem Hintergrund instandgesetzt werden, das ursprüngliche Erscheinungsbild von 1882 wiederherzustellen.

Das Bauwerk dient danach nur noch der Erschließung der angrenzenden Wohngebiete. Der Schwerlast- und Straßenbahnverkehr wird über den neu errichteten Brückenzug geleitet. Der 2. BA wird unter Vollsperrung und Umleitung über den angrenzenden neuen Brückenzug umgesetzt.

Das Bauwerk befindet sich im FFH-Gebiet. Notwendige unvermeidbare Eingriffe, die sich aus der Bauwerksuntersuchung und der Bautätigkeit heraus ergeben, werden in enger Abstimmung mit dem Umweltamt und den Fachplanern festgelegt.

Naturschutzrechtliche Auflagen werden bei der Instandsetzungsplanung berücksichtigt und beim Bau umgesetzt. Das Bauwerk wird im Rahmen der gegenwärtig laufenden Bauwerksuntersuchung auf Fledermäuse und Höhlenbrüter hin überprüft.

Während der Bauausführung ist u. a. eine ökologische Bauüberwachung vorgesehen.

Zur Wahrung denkmalschutzrechtlicher Belange sind die entsprechenden Fachbehörden sowie Fachplaner in das Vorhaben involviert.

Dr. Scheidemann