

# Bremens Brücken leiden unter der Last

Neben Schwertransporten schädigen auch Korrosion und Streusalz die Bauwerke / Geld für Hemelinger Tunnel

40000 Anträge für Großraum- und Schwerlasttransporte hat Bremen im vergangenen Jahr bearbeitet, weil die Routen über Bremer Gebiet führten. In vielen Fällen müssen Ingenieure vom Amt für Straßen und Verkehr statisch nachrechnen, ob die Bauwerke auf den Strecken Last und Umfang der Transporte überhaupt aushalten. Vor allem geht es um die Brücken.

VON FRAUKE FISCHER

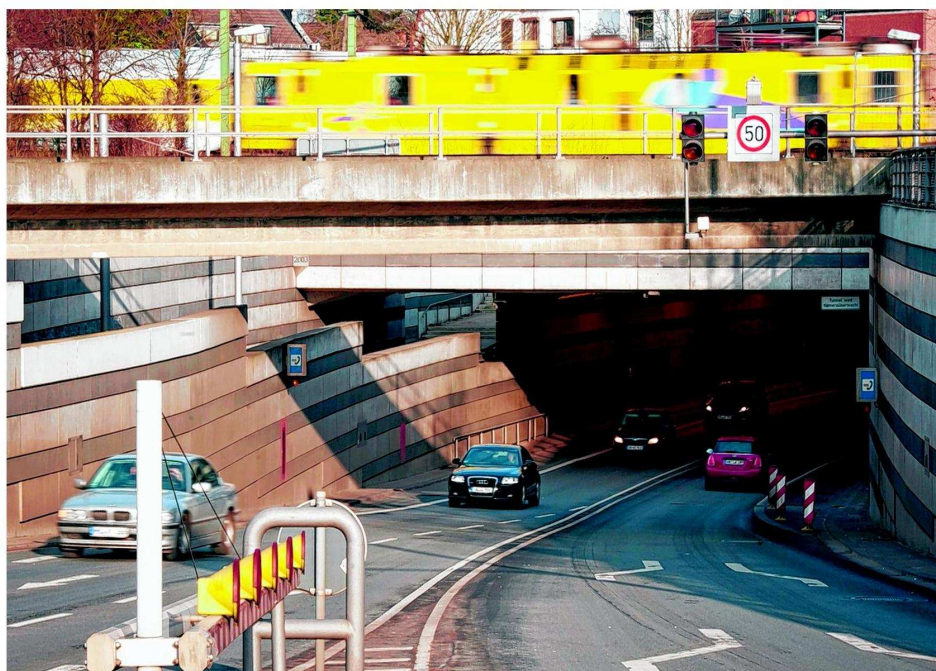
**Bremen.** „Die Wirtschaft hat Konjunktur, das merken wir“, sagt Martin Stellmann, Sprecher vom Amt für Straßen und Verkehr (ASV). Er spricht damit die Zahl der Großraum- und Schwerlasttransporte über Bremer Straßen und Brücken an. 40.000 Genehmigungsverfahren im vergangenen Jahr, „Tendenz steigend“, wie er sagt. Entsprechend hoch setzt das ASV einen besonderen Posten im Mittelbedarf für die Erhal-

„Unsere Bauwerke halten nicht ewig.“

Martin Stellmann, ASV

tung Bremer Brücken an: 540.000 Euro in 2014/2015 sind für die statische Nachrechnung bei Schwerlasttransporten vorgesehen. Neben den Schwergewichten belasten aber auch Alter, Korrosion und Tausalz die Beton- und Stahlkonstruktionen der Bauwerke. Über den Mittelbedarf im Haushalt 2014/2015 für notwendige Maßnahmen beschließt heute die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr und Stadtentwicklung.

1,5 Millionen Euro sind vorgesehen. Eine kleine Summe angesichts der 780 Brücken, die in Bremens Verantwortung fallen, zusätzlich der rund 3000 Bauwerke wie Treppen, Stützmauern, Lärmschutzwände und Durchlässe. Sie alle müssen in regelmäßigen Abständen überwacht und geprüft werden. Stehen größere Bauprojekte und Sanierungen an – wie 2008 an der Erdbeerbrücke oder im Jahr 2011 der Brücken im Zuge der B6 –, werden sie einzeln ausgewiesen und Mittel eingeworben, so Stellmann. So teilen sich Bremen und Niedersachsen für die Ende Oktober 2013 eingeweihte Wümmbrücke an der Landesgrenze bei Ritterhude rund 14,6 Millionen Euro. Auch die Brücke Varreler Bäke im Bremer Süden, de-



Zu den Bauwerken in Bremens Verantwortung, die regelmäßig instandgesetzt werden müssen, gehört der Hemelinger Tunnel. FOTO: CHRISTINA KUHAUPT

ren Sanierungsbedarf Prüfer im vergangenen Jahr feststellten, ist ein Gemeinschaftsprojekt der beiden Bundesländer. Vielfach ist auch der Bund gefragt, wenn es um Bauwerke beispielsweise an Bundesautobahnen geht. „Insgesamt sind Brückenarbeiten ein nennenswerter Posten im Straßenbau“, urteilt Martin Stellmann.

Mit 480.000 Euro – je zur Hälfte in 2014 und 2015 – sind Wartungs- und Instandsetzungsarbeiten im Hemelinger Tunnel veranschlagt worden. Der mit 593 Metern längste Tunnel Bremens, der 2003 eingeweiht wurde, gehört zu den reparaturintensiven Bauwerken, so Stellmann. „Tunnel stehen im Grundwasser, und sie sind Gefahrenstellen“, sagt er. Die Beleuchtung,

die Überwachung durch Kameras, Lüftungsanlagen und Rauchmelder müssten deshalb regelmäßig überprüft und ausgetauscht werden. Im kommenden Jahr muss eine Lautsprecheranlage zur Gefahrenbenachrichtigung eingebaut werden.

Um die Brücken und andere Ingenieurbauwerke im Blick zu behalten, hat das ASV Bremen in sechs Erhaltungsbezirke aufgeteilt. In Datenbanken werden sämtliche Informationen zu den einzelnen Bauwerken festgehalten, erläutert Stellmann: Baujahr, Abmessungen, Fotos, Prüfergebnisse, Instandhaltungsarbeiten. „Brücken sind Teile der Straßen, aber sie haben besondere Merkmale“, sagt er und meint damit auch die Einsturzgefahr, die regelmä-

ßige Prüfungen so wichtig macht. Dass Brücken besonders belastet sind, machen Zahlen deutlich, die der ASV-Sprecher parat hat: Täglich 100.000 Fahrzeuge überqueren die Stephanibrücke, 110.000 seien es jeden Tag auf der Weserbrücke der Autobahn 1. Auch der Nordwestknoten mit den Brücken im Zuge der B6/B75 gehört nach Stellmanns Ansicht zu den belasteten Bauwerken.

Für die Rangfolge der Sanierung sei es jedoch nicht ausschlaggebend, wie viele Fahrzeuge eine Brücke überquerten. Stellmann versichert: „Die Sicherheit ist oberstes Gebot.“ Dass es mit den Sanierungskosten nicht weniger wird, betont er auch: „Unsere Bauwerke halten nicht ewig.“