

## 2006-2018

Der schlechte bauliche Zustand der Cäcilienbrücke ist dem zuständigen Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Weser-Jade-Nordsee (vormals WSA Bremen) seit 2006 bekannt. Zur genaueren Beurteilung wurden entsprechende Zustandsgutachten durch die Bundesanstalt für Wasserbau (BAW) sowie die Fachstelle für Verkehrstechnik (FVT) erstellt. Die Empfehlungen aus beiden Gutachten lautete einen Ersatz des Gesamtbauwerkes zwischen 2016 und 2021 durchzuführen. Da die Cäcilienbrücke unter Denkmalschutz steht und aufgrund der politischen Bedeutung als eines der Wahrzeichen der Stadt Oldenburg, wurden diese Ergebnisse in 2009 der Stadt Oldenburg und dem politischen Gremium (Verkehrsausschuss) vorgestellt. Bei der Kernaussage, dass die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) keine sinnvollen Möglichkeiten der dauerhaften Instandsetzung erkenne und als zweckmäßigste und wirtschaftlichste Lösung ein Ersatz der Brücke angestrebt werde, erkannte die Stadt Akzeptanzprobleme. Diese vermutete sie auch bei einem Teil der Bevölkerung, nachdem sich inzwischen eine starke Bürgerbewegung entwickelt hatte, die sich nachdrücklich für den Erhalt der Brücke eingesetzt hatte. Hierauf aufbauend wurde in Abstimmung mit der Stadt Oldenburg im Jahr 2011 zur Erhärtung der gutachterlichen Bewertung der BAW und der FVT sowie zur Verbesserung der Akzeptanz für das Verwaltungshandeln der WSV ein externer Sachverständiger beauftragt, ein Planungskonzept für eine dauerhafte Instandsetzung der Cäcilienbrücke für die nächsten 40 Jahre zu erarbeiten. Die Untersuchungen zeigten, dass das Bauwerk drei gravierende Mängel aufweist:

1. Die Tragfähigkeit der Gründung der Brückentürme ist nicht mit ausreichender Sicherheit nachzuweisen. Der Abstand der Hubtürme in Brückenlängsrichtung hat sich bereits verringert und deutet auf eine nicht ausreichende Tragfähigkeit der Rückverankerung und Pfahlgründung hin.
2. Infolge der Korrosionserscheinungen am Stahlgerüst wölbt sich das Mauerwerk und Risse entstehen. Durch die nicht gesicherte Verbundwirkung zwischen Mauerwerk und Stahlgerüst der Brückentürme verringert sich die Steifigkeit der Scheibenwirkung. Dies kann zu einem Verlust der Tragfähigkeit führen.
3. Die Technische Ausrüstung ist verschlissen, überbeansprucht und veraltet.

Im Fazit bestätigte damit die Ingenieurgemeinschaft, dass infolge der gravierenden Bauwerksschäden sowie deren gegenseitigen Beeinflussung eine Instandsetzung des gesamten Bauwerks nicht in Betracht käme.

Um die Betriebssicherheit der Brücke weiterhin zu gewährleisten, veranlasste das WSA Bremen nach Vorlage der Berichte, dass Brückenhebungen ab einer Windstärke von 8 Beaufort und ab einer Lufttemperatur von 25°C und Brückentemperatur (Fahrbahnbelag) von 30°C zukünftig unterbleiben.

Neben einer Verkürzung der Inspektionsintervalle wurden auch regelmäßig zusätzliche Untersuchungen der Antriebstechnik und der Mauerwerkstürme durchgeführt. Eine Reduzierung

der Verkehrslast auf der Brücke von 30 t auf 7,5 t erfolgte bereits nach Vorlage des Zustandsgutachtens der BAW im Jahr 2006. Dies sollte eine weitere Abstandsverkürzung zwischen den Brückentürmen positiv beeinflussen.

Über die Untersuchungsergebnisse und das beabsichtigte weitere Vorgehen informierte das WSA Bremen zwischen 2012 und 2013 sämtliche Beteiligte (u.a. Verwaltung der Stadt Oldenburg, Denkmalschutzbehörden, Politik, Bürger, Presse). Es trug damit der hohen öffentlichen Beachtung dieses Themas und dem wachsenden öffentlichen Anspruch an ein transparentes Verwaltungshandeln Rechnung.

Die weiteren Planungen des WSA Bremen sahen ein Vergabeverfahren zur Erarbeitung eines Neubaukonzeptes für die Maschinentechnik, den beweglichen Überbau sowie die Antriebs- und Steuerungstechnik vor. Basierend auf diesen Ergebnissen sollte im 1. Quartal 2014 ein Planungswettbewerb beginnen, um die Gestalt der neuen Cäcilienbrücke inkl. Statik und Gründung festzulegen. In der bei diesem Vorgehen frühzeitigen Festlegung der Antriebstechnik einschl. Steuerungs- und Maschinentechnik für den beweglichen Überbau erkannte die Stadt Oldenburg eine starke Einengung des Gestaltungsspielraums für den Architektenwettbewerb wie auch für die mögliche Beteiligung der Bürger, der Politik und der Verwaltung. Sie empfahl stattdessen einen zweiphasigen Wettbewerb (gem. § 3 (4), RPW), der als erste Stufe einen Ideenwettbewerb und als zweite Stufe einen Realisierungswettbewerb mit dem Fokus auf die statisch-konstruktive Durchbildung vorsah. Angesichts der besonderen Sensibilität dieser Thematik, wonach die Stadt Oldenburg und ihre Bürger die Cäcilienbrücke als geschichtlich, städtebaulich und architektonisch bedeutsam und möglichst erhaltenswert einstuft, folgte das WSA Bremen dieser Empfehlung.

Durch einen Zeitungsbericht in der NWZ Ende März 2014 über die Teil-Ersatzidee einer Gruppe von 3 Oldenburger Architekten und Ingenieuren schwand die Zustimmung bei den Beteiligten für die Durchführung eines Realisierungswettbewerbs. In Eilanträgen der Fraktionen, einer Resolution des Rates der Stadt Oldenburg und in einem Bürgerforum wurde die Untersuchung der Teil-Ersatzidee gewünscht bzw. gefordert. Daraufhin hob das WSA Bremen den Realisierungswettbewerb, der sich noch im vorgeschalteten Teilnahmewettbewerb befand, auf und sagte die Untersuchung der Teil-Ersatzidee zu. Als eine realistische Vergleichsvariante bezog das WSA Bremen einen 1:1-Ersatz der Cäcilienbrücke („Rekonstruktion“) in den Untersuchungsauftrag ein.

Mit der Untersuchung beauftragte das WSA Bremen in Abstimmung mit der Stadt Oldenburg das allseits anerkannte Ingenieurbüro Dr. Schippke + Partner (SP).

Nach Abschluss der inhaltlich und zeitlich sehr aufwändigen Untersuchungen wurde folgendes festgestellt:

Die Teil-Ersatzidee ist grundsätzlich technisch umsetzbar, es überwiegen aber im Vergleich zum 1:1 Ersatz der Brücke die technischen und wirtschaftlichen Nachteile.

Auf dieser Grundlage basierend sollte nunmehr den weiteren Planungen (Vorbereitung der Planunterlagen für ein Planfeststellungsverfahren) der 1:1-Ersatz der Cäcilienbrücke („Rekonstruktion“) zugrunde gelegt werden.

Über dieses Ergebnis hat das WSA Bremen am 19.03.2015 die Stadt Oldenburg (OB, Stadtbaurätin) im Vorfeld der Information des zuständigen Fachausschusses des Oldenburger Stadtrates (Bauausschuss am 16.04.2015) unterrichtet.

Es wurden daraufhin durch unterschiedliche Interessenvertretungen die Bundestagsabgeordneten aus den Oldenburger Wahlkreisen eingeschaltet, um den Ersatz des Bauwerks noch zu verhindern. Diese reagierten und machten sich in einem Schreiben an den Bundesverkehrsminister für den Erhalt der Brücke stark (07.05.2015). Mit Antwortschreiben des BMVI vom 01.07.2015 wurde die korrekte Vorgehensweise des WSA bestätigt.

Nach Vorlage der erforderlichen Genehmigung der Haushaltsmittel durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) Ende 2016 wurden die Planungsleistungen für den Ersatzneubau der Brücke in einem EU-weiten Vergabeverfahren an das Ingenieurbüro Ramboll IMS vergeben. Auch in diesen Planungen wurde die Stadt Oldenburg durch das WSA Weser-Jade-Nordsee beteiligt und laufend über die Fortschritte informiert.

Für den Ersatzneubau der Brücke ist ein Planfeststellungsverfahren notwendig, welches durch das WSA Weser-Jade-Nordsee in 2019 beantragt werden wird. Im Zuge dieses Planfeststellungsverfahrens sollten auch die Planungen für den Bau der Behelfsbrücke dargelegt und genehmigt werden.

## **2019**

Aufgrund der in den letzten Jahren zunehmenden Verschlechterung des baulichen Zustandes der Cäcilienbrücke und den damit einhergehenden immer stärker werdenden Einschränkungen in Form von Sperrungen für den Schiffsverkehr musste das WSA Weser-Jade-Nordsee diese Planungen anpassen. Es ist nunmehr geplant den Bau der Behelfsbrücke von der Planfeststellung zum Ersatzbau der Brücke zu entkoppeln und vorzuziehen. Nach Errichtung der Behelfsbrücke für den Radfahr- und Fußgängerverkehr war es geplant, den Überbau der Cäcilienbrücke zu entfernen und somit der Schifffahrt eine uneingeschränkte Passage bis zum Ersatzneubau der Brücke zu ermöglichen. Über diese Planungen wurde die Stadt Oldenburg durch das WSA Weser-Jade-Nordsee Anfang 2019 unterrichtet.

Im Februar 2019 kam es bei einer Hebung der Brücke zu einem Schadensfall mit Ausbrüchen von Mauerwerk. Infolge dessen wurde die Brücke zusätzlich zu den vierteljährlichen Vermessungen und Begutachtungen untersucht und vermessen.



Dabei wurde festgestellt, dass die Türme der Brücke sich in kurzer Zeit deutlich mehr aufeinander zubewegt haben, als in den letzten Jahren. Somit hat sich das zur Verfügung stehende Spaltmaß (sprich der Abstand) zwischen beweglichem Überbau und den Türmen weiter verringert. Als Auswirkung musste der Betrieb aufgrund wärmebedingter Ausdehnung des beweglichen Überbaus der Brücke in diesem Jahr schon an über 40 Tagen zeitweise eingestellt werden, da der Überbau sich zwischen den Türmen verklemmt und nicht mehr angehoben werden kann. Im gesenkten Zustand ist die Brücke für die Schifffahrt dann nur noch sehr eingeschränkt (bei Niedrigwasser) passierbar. Da bei einer weiteren Zunahme der Temperaturen in den Sommermonaten mit Sperrungen der Brücke von mehreren Tagen hintereinander zu rechnen ist, hat das WSA Weser-Jade-Nordsee Planungen zur kurzfristigen Lösung der Problematik aufgestellt.

1. Die Ausschreibung der Behelfsbrücke wird mit oberster Priorität erstellt und soll noch im Juli 2019 veröffentlicht werden. Eine weitere Beschleunigung des Baus der Behelfsbrücke ist nicht möglich. So sind die Fristen für die notwendigen Vergaben und den eigentlichen Bau der Behelfsbrücke bereits äußerst knapp bemessen. Mit einer Inbetriebnahme der Behelfsbrücke ist im Frühjahr 2020 zu rechnen.
2. Um der Schifffahrt bei hochsommerlichen Temperaturen überhaupt eine Passage der Cäcilienbrücke zu ermöglichen, ist ein 2-stufiges Vorgehen geplant.

#### Phase 1:

Ein kurzfristiges Festsetzen der Brücke auf einer Hubhöhe von 1,60m. Diese Maßnahme lässt sich vor dem Hintergrund der statischen Randbedingungen und baulichen Umsetzungsmöglichkeiten mit einer kurzen Vorlaufzeit von ca. 14 Tagen realisieren und wird am 06.07.2019 umgesetzt werden.

Für den Radfahr- und Fußgängerverkehr wird über Rampen und Treppenanlagen eine Aufrechterhaltung des Verkehrs über die Brücke mit Einschränkungen ermöglicht werden.

Für die Schifffahrt steht dann ein tideabhängiges Zeitfenster von jeweils ca. 5 h bei Niedrigwasser zur Passage zur Verfügung, die Einschränkungen der Schifffahrt nach sich ziehen.

Parallel zur Phase 1 wird die Phase 2 geplant:

Phase 2:

Festsetzen der Brücke in Endlage (3,50m Hubhöhe). Durch das WSA Weser-Jade-Nordsee ist ein Ingenieurbüro beauftragt, die statische und konstruktive Machbarkeit dieser Lösung zu prüfen. Da die bauliche Umsetzung dieser Variante einer Vergabe der Leistungen bedarf, ist der zeitliche Vorlauf hier mit mehreren Wochen einzuplanen. Eine Passage des Fußgängerverkehrs und sehr eingeschränkt für den Radfahrverkehr wäre weiterhin möglich. Parallel dazu wird durch das WSA die Möglichkeit eines vorzeitigen Aushebens des Überbaus geprüft, falls ein Festsetzen des Überbaus in Endlage nicht ausführbar sein sollte. Auch bei dieser Variante ist aufgrund der erforderlichen Vorarbeiten und der Vergabe der Leistungen mit einem Vorlauf von mehreren Wochen zu rechnen.

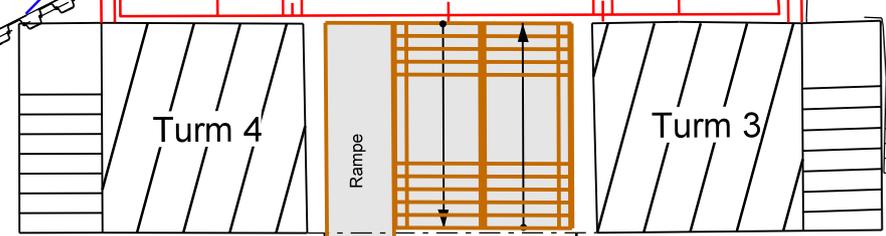
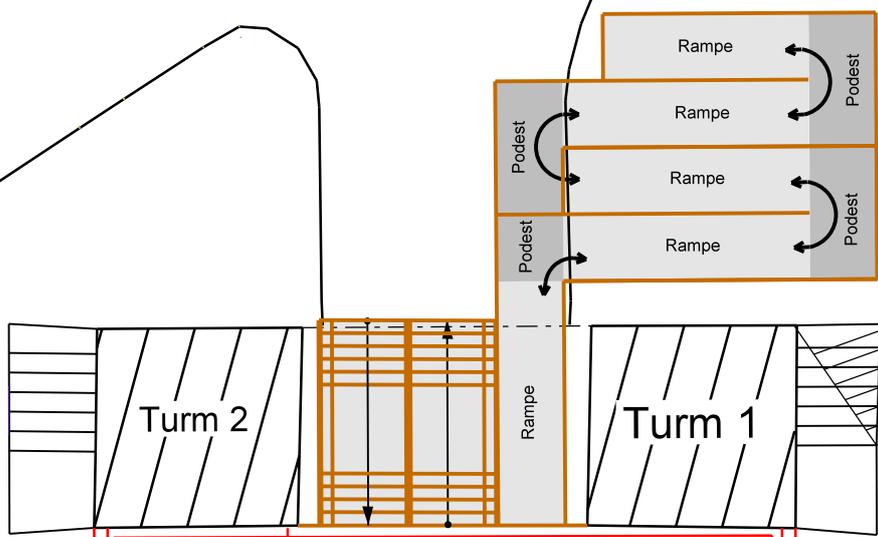
Bei beiden Phasen ist eine Aufrechterhaltung des Kfz-Verkehrs nicht möglich.

Aufgrund der beiden festen Brücken (Amalienbrücke und Niedersachsendamm), die in ca. 800m und ca. 900m Querungsmöglichkeiten bieten, sind die damit verbundenen Umwege für Radfahrer in einem überschaubaren Rahmen.

Für die Schifffahrt würden Ausweichstrecken sofern überhaupt möglich einen zeitlichen Mehraufwand von ca. 2,5 bis 3 Tagen bedeuten.

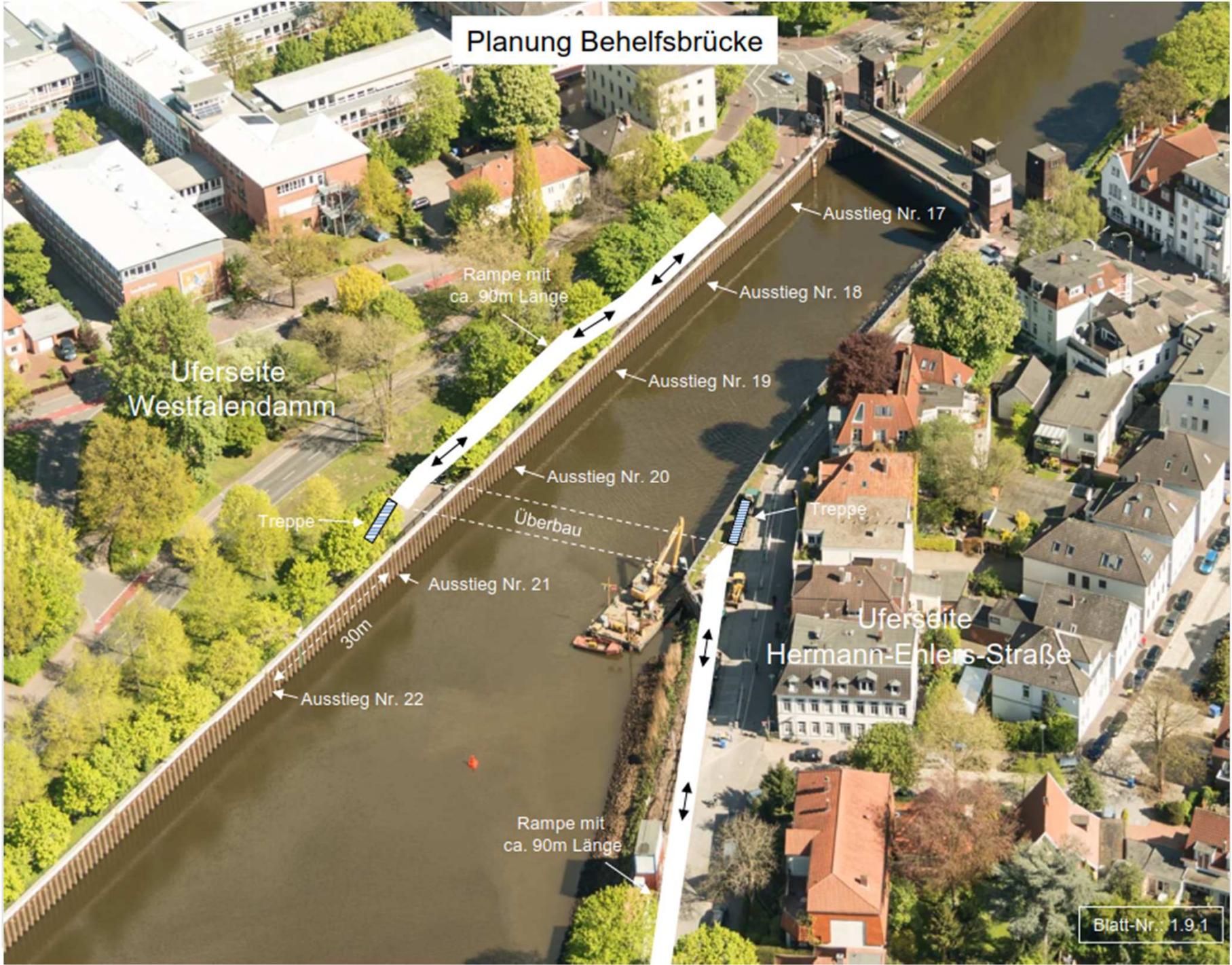
Es ist von Seiten des WSA angedacht, die Brücke im Herbst bei kühleren Temperaturen wieder im Normalbetrieb zu fahren, sofern es technisch möglich ist und die Festsetzung der Brücke keine dauerhaften Schäden am Bauwerk verursacht.

Damm



Bremer Straße

# Planung Behelfsbrücke



# Behelfsbrücke

Isometrie

Westfalendamm

ca. 90m

GOK  
NN+3,8m

OK Überbau  
NN+8,1m

48,5m

GOK  
NN+3,8m

ca. 90m

Hermann-Ehlers-Straße  
(HES)

Isometrie erstellt von Ramboll

