

Wir machen Schifffahrt möglich.



WSV.de

Wasser- und
Schifffahrtsverwaltung
des Bundes

Tag des offenen Denkmals Cäcilienbrücke



Wasser- und
Schifffahrtsamt Bremen
www.wsa-bremen.de
www.wsv.de

Franziuseck 5
28199 Bremen
Postfach 10 04 09
28004 Bremen

Telefon 0421 5378-0
Telefax 0421 5378-400
wsa-bremen@wsv.bund.de

Wir machen Schifffahrt möglich.



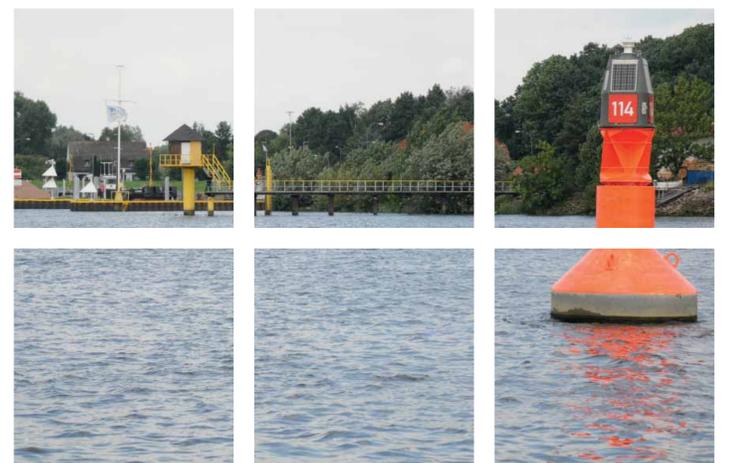
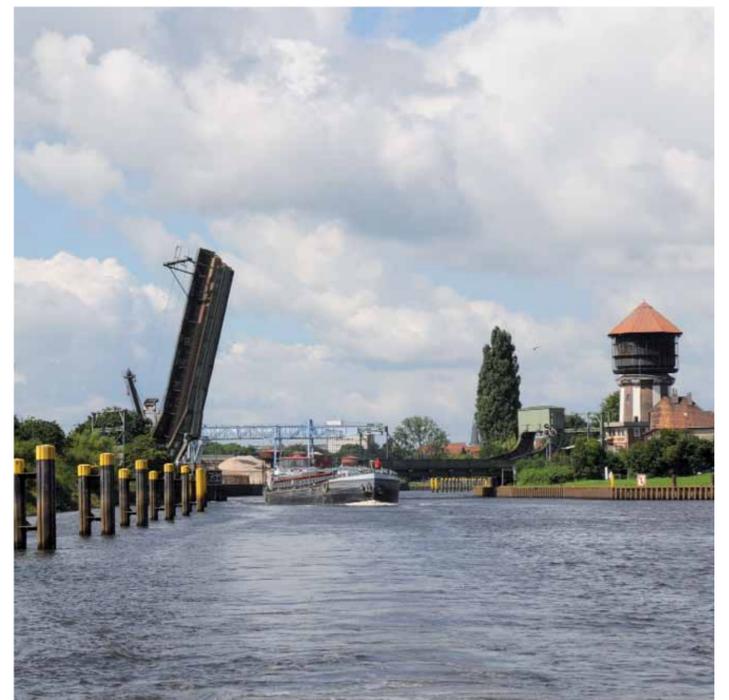
WSV.de

Wasser- und
Schifffahrtsverwaltung
des Bundes

Wasser- und Schifffahrts- verwaltung des Bundes

Die Bundesrepublik Deutschland ist Eigentümerin der Bundeswasserstraßen und verwaltet diese durch die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) des Bundes.

Der gesetzliche Auftrag der WSV, für sicher befahrbare und bedarfsgerechte Wasserstraßen sowie für einen geordneten Schiffsverkehr zu sorgen, ergibt sich aus dem Grundgesetz und dem Bundeswasserstraßengesetz.



Wasser- und
Schifffahrtsamt Bremen
www.wsa-bremen.de
www.wsv.de

Franziuseck 5
28199 Bremen
Postfach 10 04 09
28004 Bremen

Telefon +49 (0)421 5378-0
Telefax +49 (0)421 5378-400
wsa-bremen@wsv.bund.de



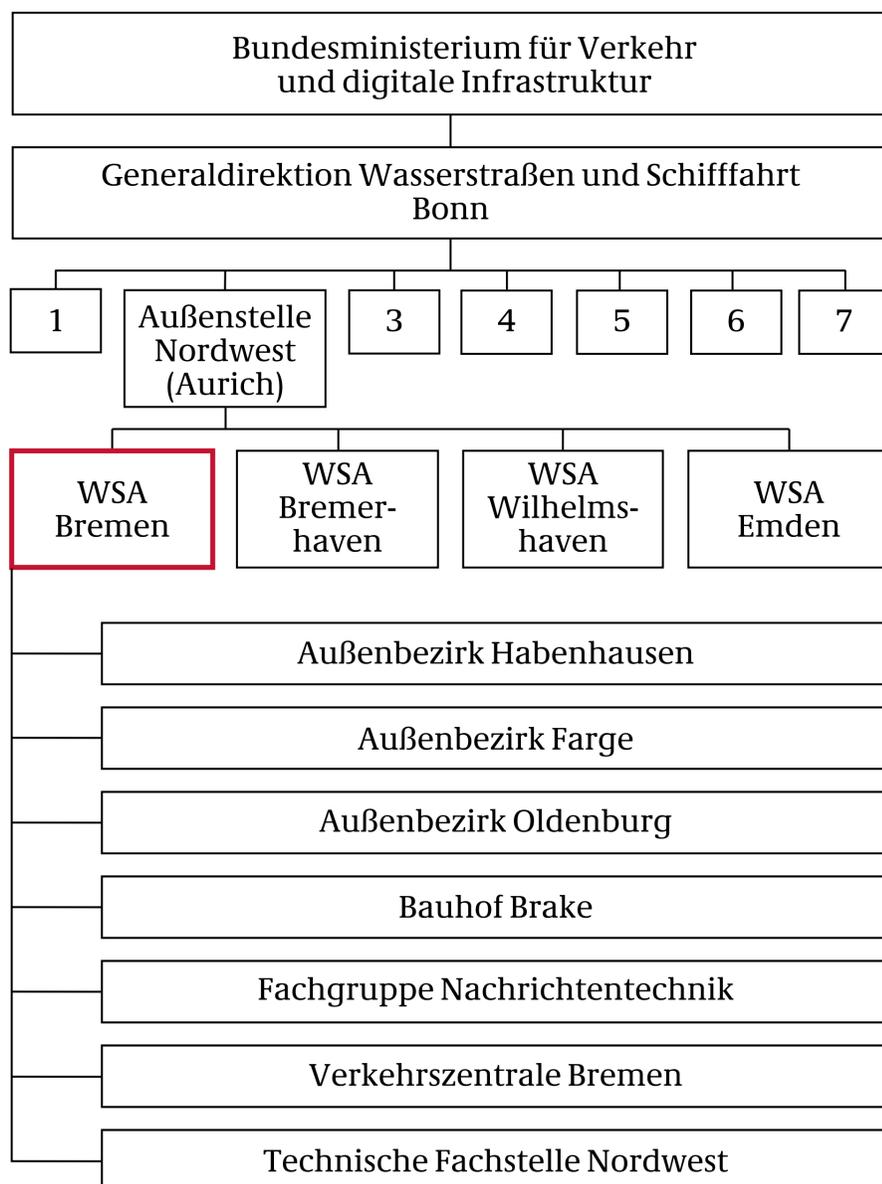
Aufgaben



- Gewährleistung der Verkehrssicherheit
- Verkehrsüberwachung und -regelung
- Ufer- und Fahrwasserunterhaltung
- Betrieb, Instandsetzung und Ersatz von baulichen Anlagen und Seezeichen
- Neu- und Ausbaumaßnahmen
- Ansprechpartner für Berufsschifffahrt, Freizeitschifffahrt und Anlieger

Organisation

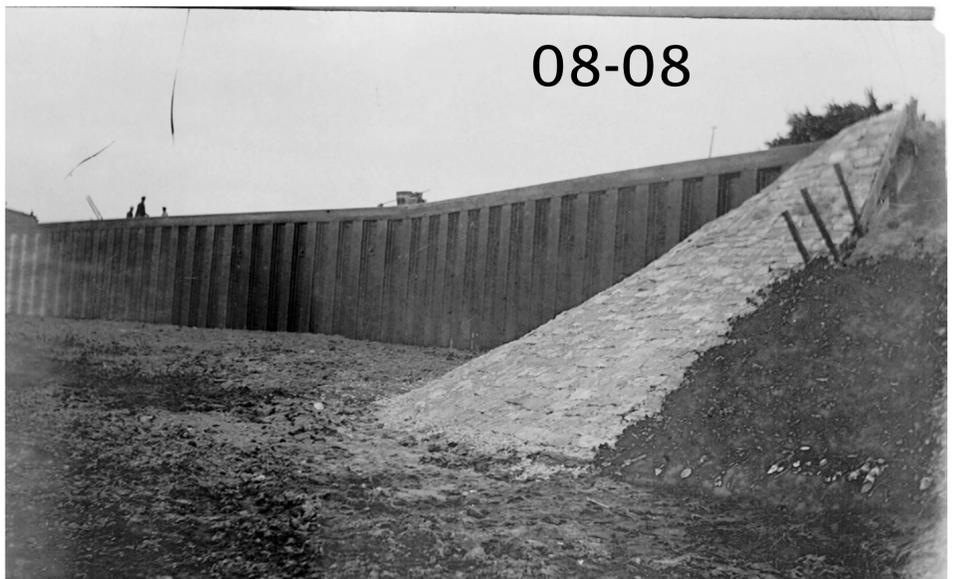
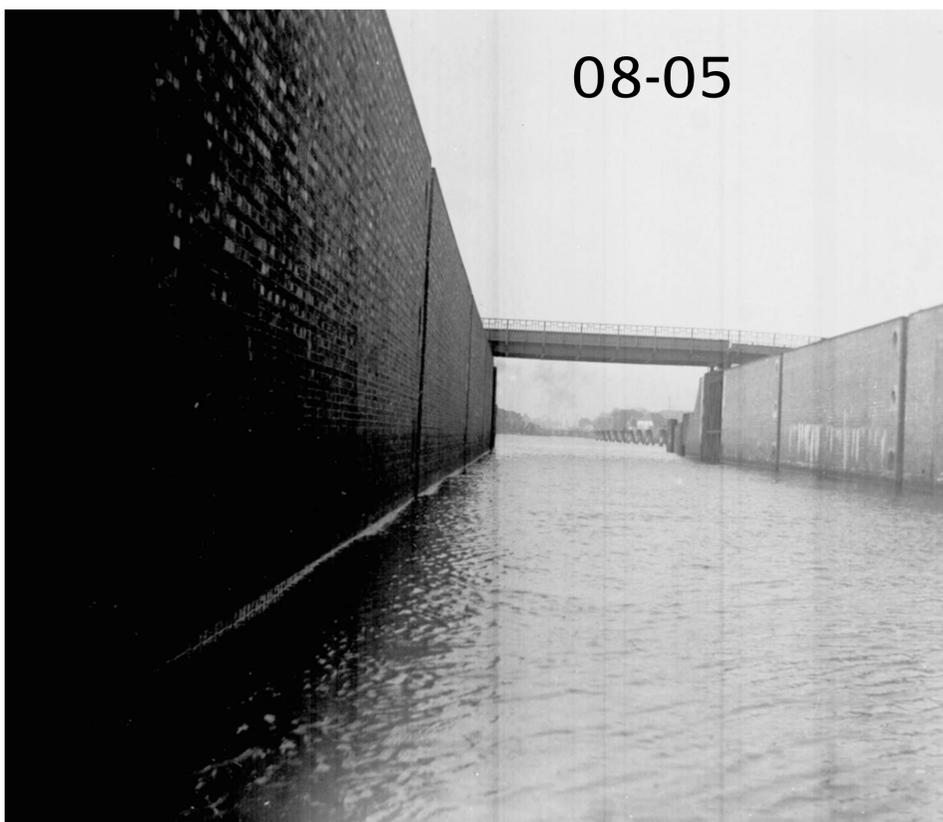
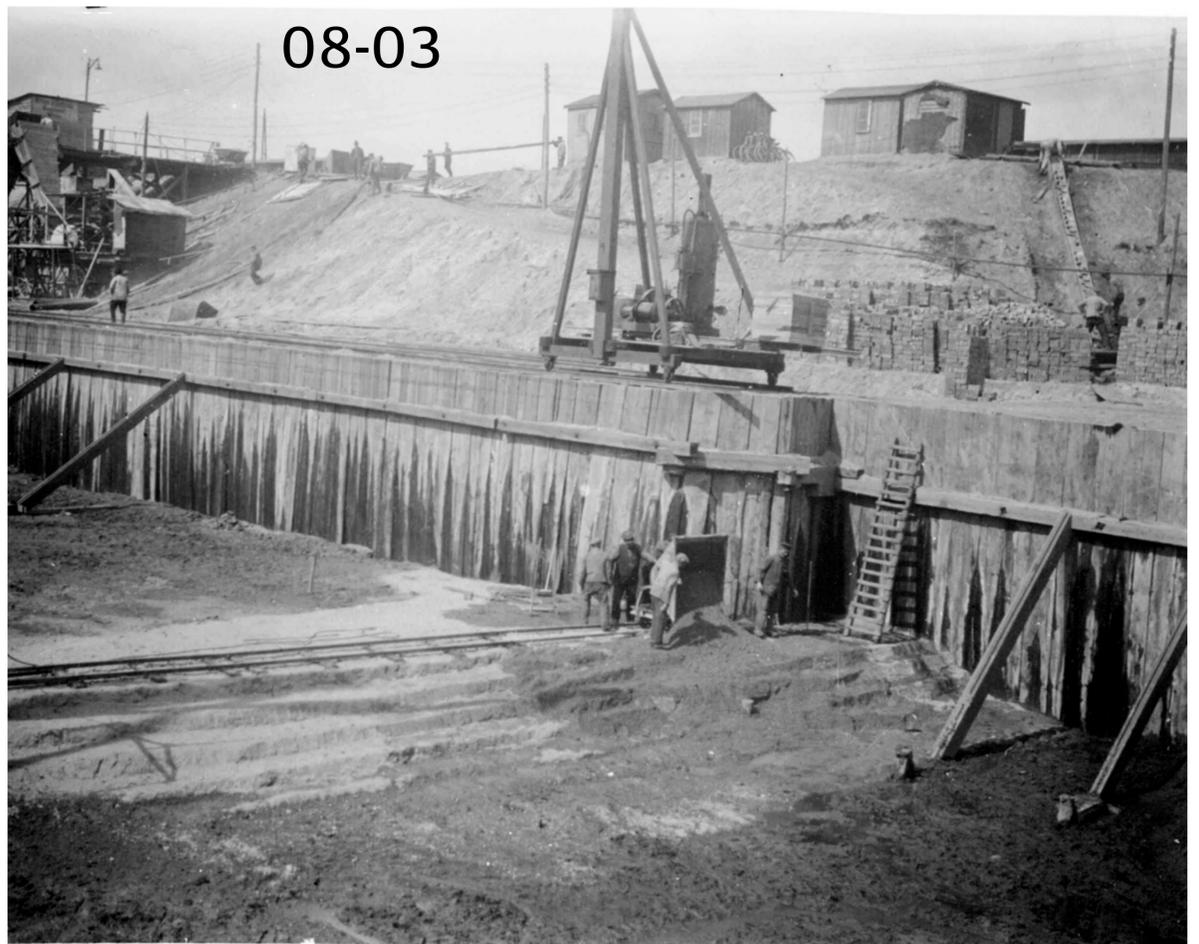
Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung ist Teil des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur. Die WSV gliedert sich in die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt in Bonn mit sieben Außenstellen (in Kiel, Aurich, Hannover, Münster, Mainz, Würzburg und Magdeburg), 39 Wasser- und Schifffahrtsämter und 7 Wasserstraßen-Neubauämter. Den Wasser- und Schifffahrtsämtern sind regionale Außenbezirke und Bauhöfe zugeordnet.



Küstenkanal heute



Bau der Schleuse Oldenburg 1926



Bau der Stadtstrecke historisch



- 08-01** Bau der Schleuse Oldenburg, behelfsmäßiger Portalrahmen zwecks Hebung des Klapptores vor der Hebung des Wasserspiegels von NN + 3,50 m auf NN + 5,00 m
 - 08-02** Baugrube nach Aushub zwischen den Holzspundwänden, auf der rechten Seite Abstützung der Spundwand durch seitliche Verstrebung infolge zu hohem Erddrucks
 - 08-03** Torfplatzkaje, Einrahmen der Spundwände 170 m lang, März 1926
 - 08-04** Schleuse, Holzspundwand ca. 40 m lang
 - 08-05** Schleuse, Blick zum Unteren Vorhafen bei geöffneten Toren
 - 08-06** Schleuse, gebrochene Holzspundwand durch zu hohen Erddruck
 - 08-07** Schleuse, gebrochene Holzspundwand durch zu hohen Erddruck
 - 08-08** Torfplatzkaje, Ansicht bei nicht gefülltem Oberen Vorhafen
-

- 06-01** Eimerbagger an der Cäcilienbrücke
 - 06-02** Einbringung der Buschpackung während der Tide oberhalb der Brücke
 - 06-03** Bagger oberhalb der Brücke, Sommer 1928
 - 06-04** Einbringung der Buschpackung während der Tide oberhalb der Brücke
 - 06-05** Einbringung der Buschpackung während der Tide oberhalb der Brücke
 - 06-06** Zuspülung des alten Hunte-Ems-Kanals an der Schleusenstraße, Juli 1928
 - 06-07** Zuspülung des alten Hunte-Ems-Kanals an der Schleusenstraße, Juli 1928
 - 06-08** 1900 die Mündung des Hunte-Ems-Kanals in den Oldenburger Hafen, im Hintergrund der ehemalige Schlachthof, der Wasserturm und die alte Eisenbahnbrücke
-

Amalienbrücke historisch

04-01



04-02



04-03



04-04

Cäcilienbrücke von 1832-1926

01-01



01-04



01-02

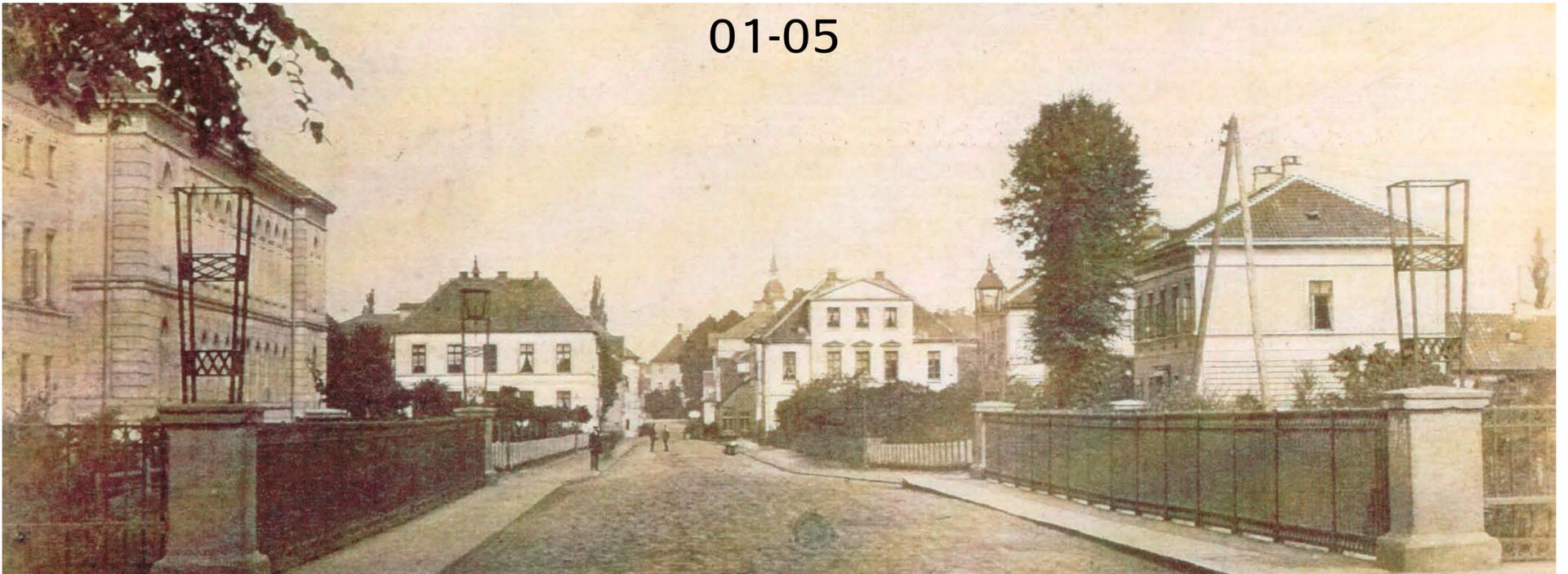


01-07

01-06



01-05



04-01 Personen auf der gehobenen Amalienbrücke

04-02 Schifffahrt unter der gehobenen Amalienbrücke

04-03 Friseur im Turm

04-04 Warten vor der Brücke

01-01 1896 - 1926 Cäcilienbrücke (Klappbrücke) Blick Richtung Osternburg

01-02 1896 - 1926 Cäcilienbrücke (Klappbrücke) mit Gaststätte "Zur Mühle",
im Hintergrund Hunte-Ems-Kanal und die neue Schleusenzufahrt

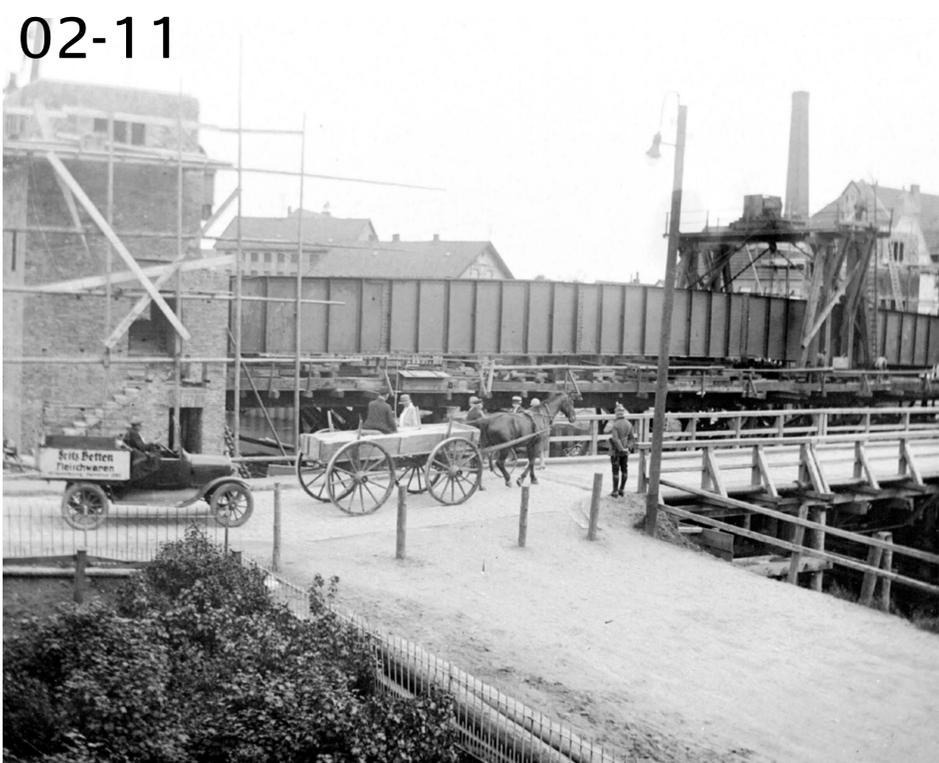
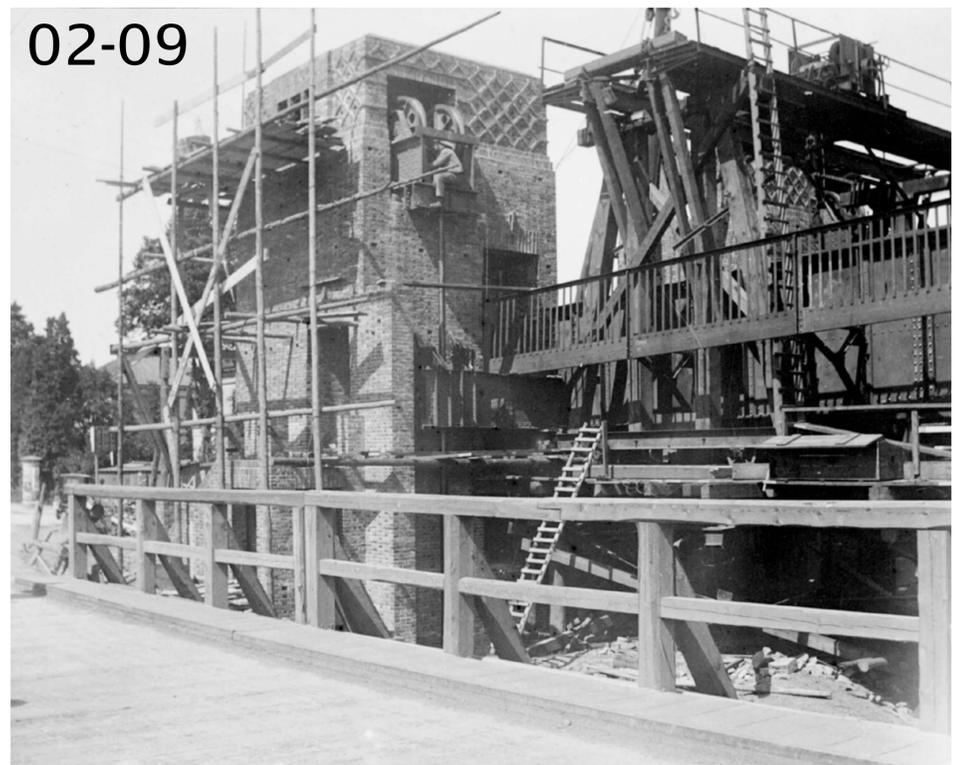
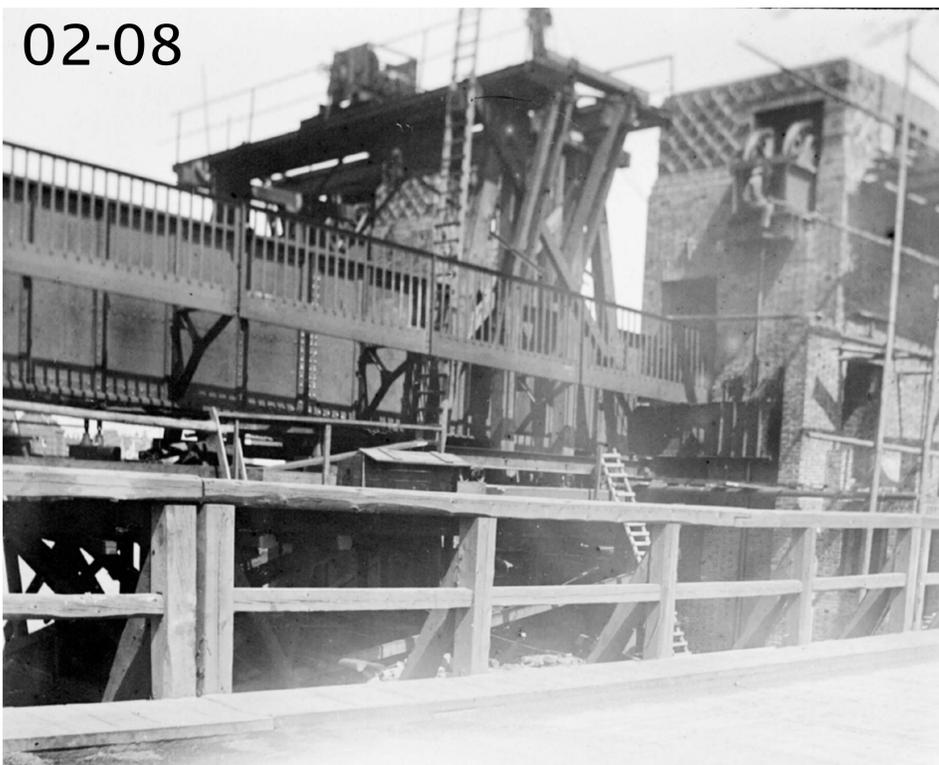
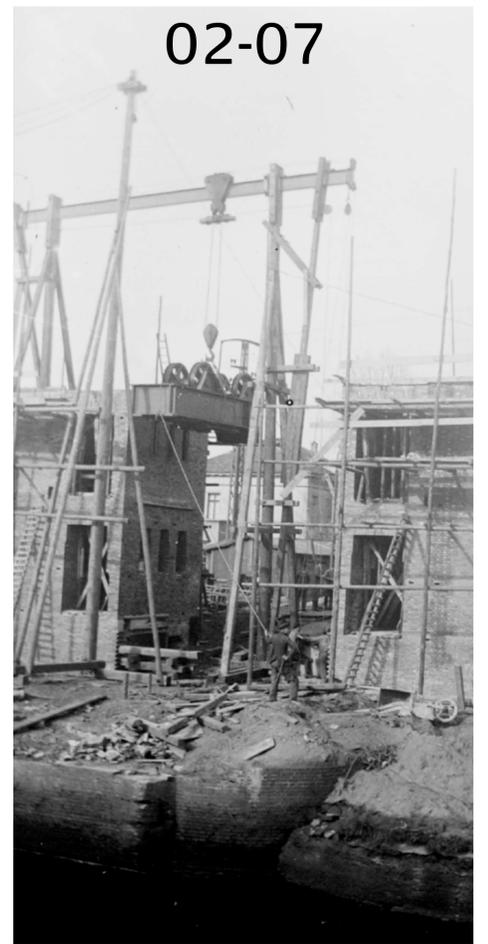
01-04 1897 - 1926 Cäcilienbrücke (Klappbrücke)

01-05 Feste Cäcilienbrücke von 1832 - 1896

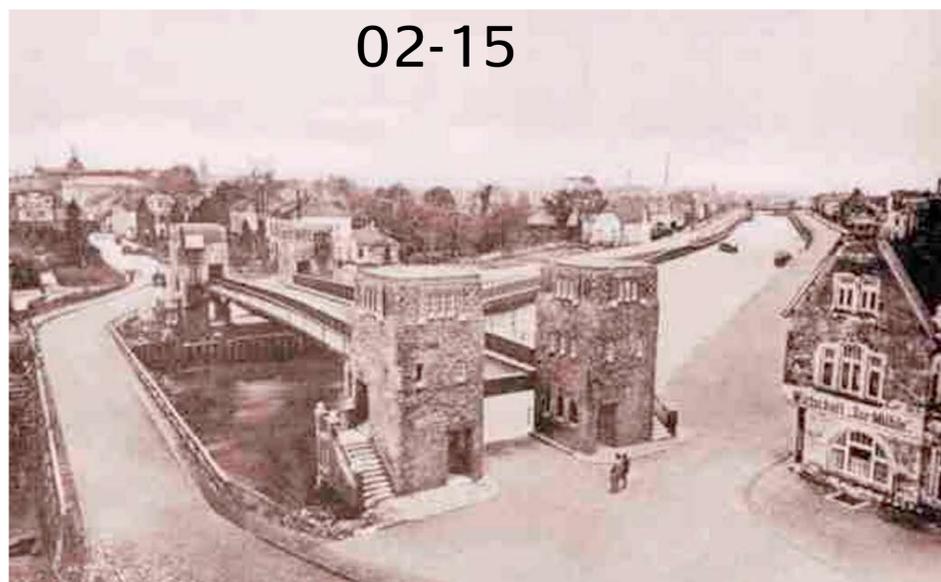
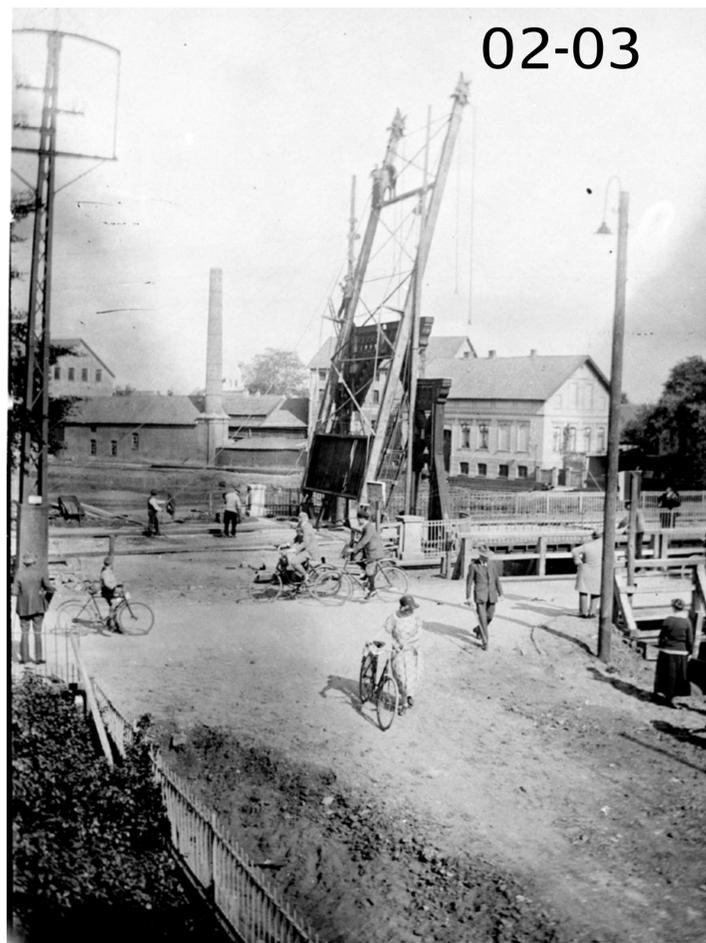
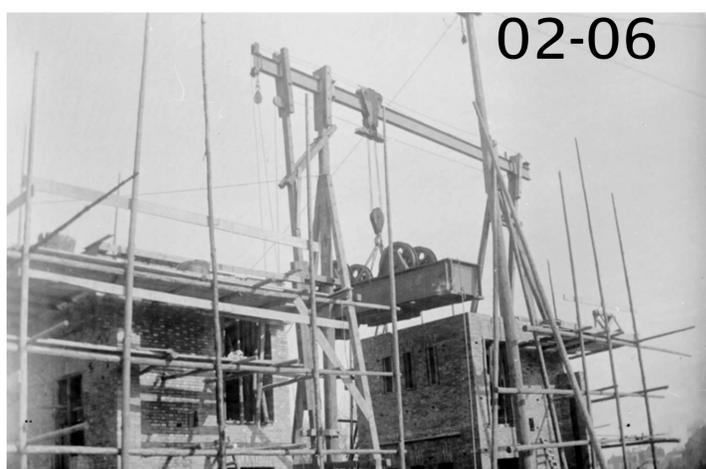
01-06 Feste Cäcilienbrücke von 1832 - 1896

01-07 1897 - 1926 Cäcilienbrücke (Klappbrücke)

Bau der Cäcilienbrücke 1926-27



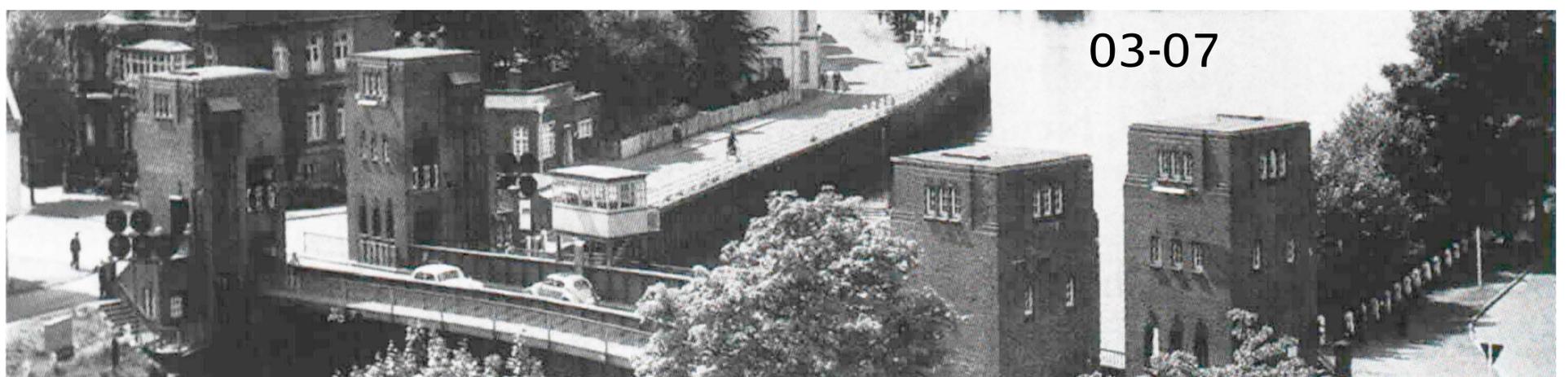
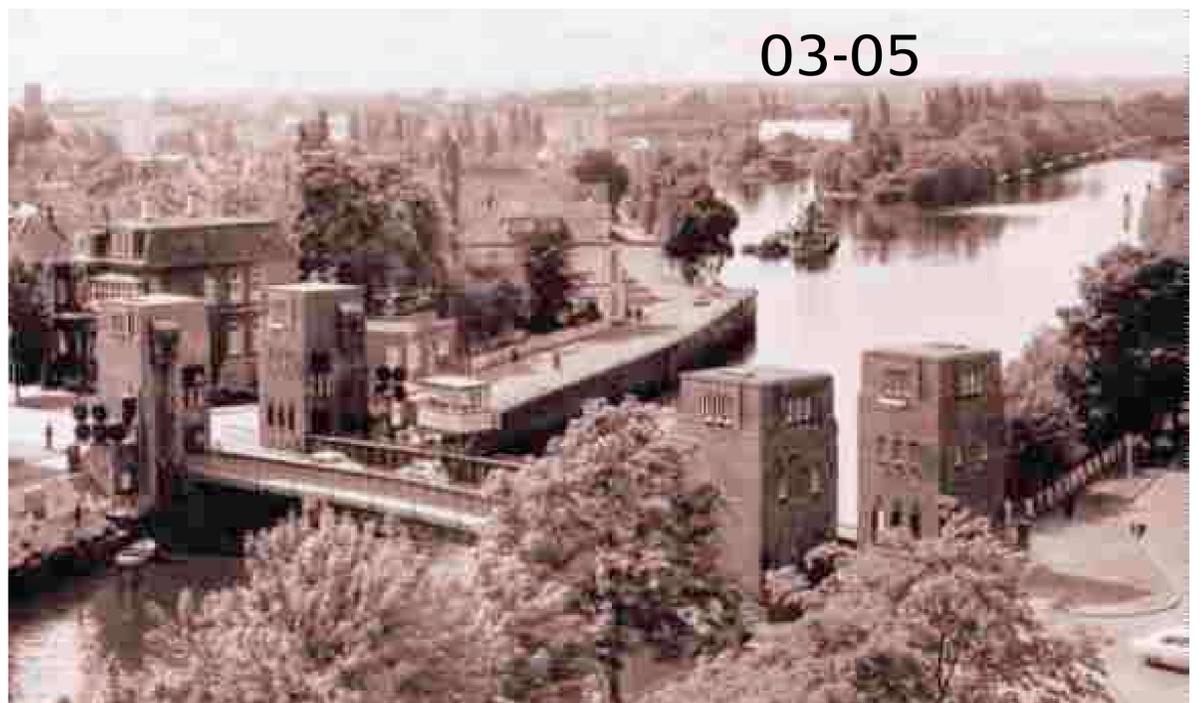
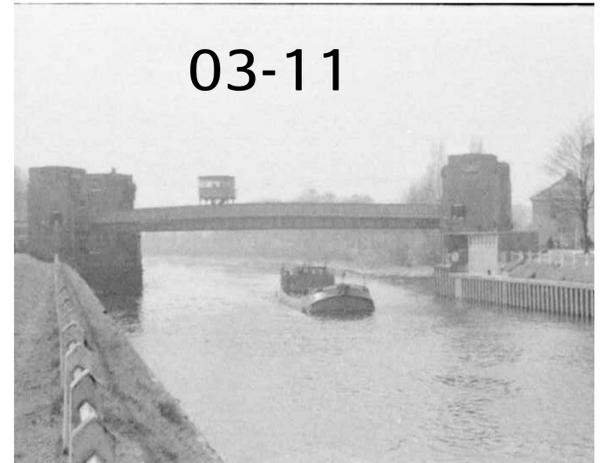
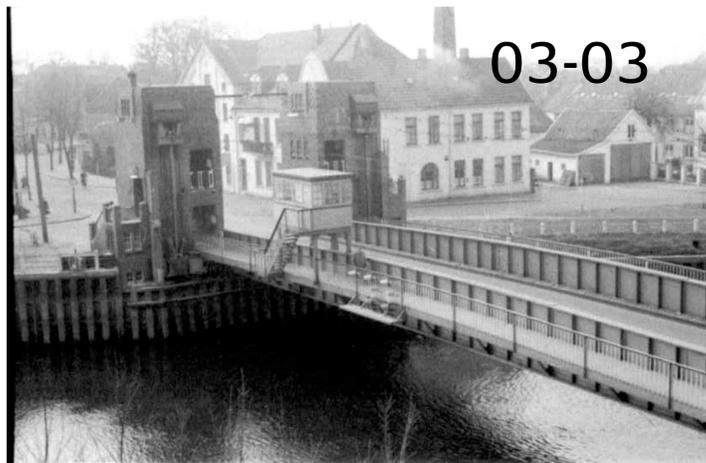
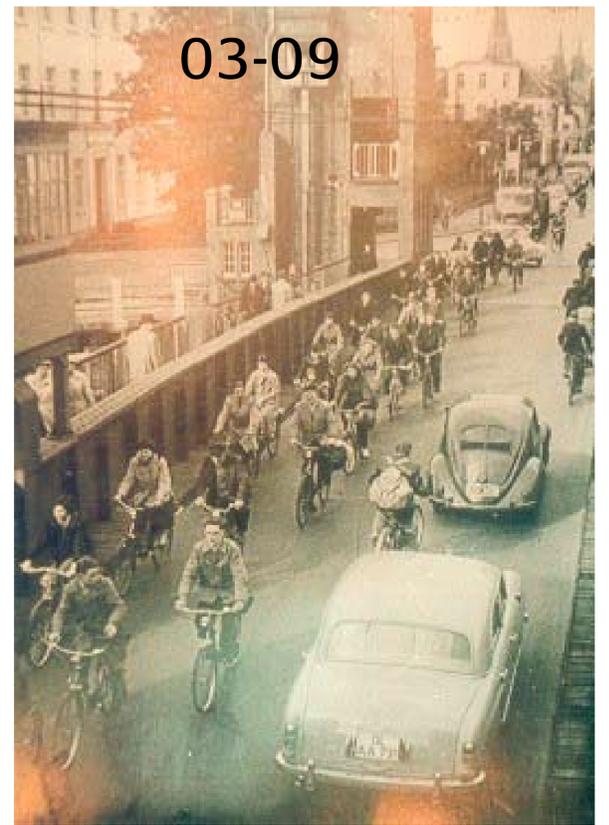
Bau der Cäcilienbrücke 1926-27



- 02-01** Notbrücke und Abriss der alten Cäcilienbrücke
 - 02-02** 1926 Klappbrücke mit der Notbrücke
 - 02-04** Rollenbock für Drahtseile
 - 02-05** Einbau des Rollenbocks
 - 02-07** Einbau des Rollenbocks
 - 02-08** Eingebauter Rollenbock im Turm 1
 - 02-09** Eingebauter Rollenbock im Turm 1
 - 02-10** Fußgänger und Radfahrer auf der Notbrücke
 - 02-11** Pferdefuhrwerk und Kraftfahrzeug für Fleischwaren wollen über die Notbrücke, ein Polizist bei der Verkehrsüberwachung
-

- 02-03** 1926 Klappbrücke mit der Notbrücke
 - 02-06** Einbau des Rollenbocks
 - 02-15** Neue Cäcilienbrücke mit Blick auf die Gaststätte "Zur Mühle"
 - 02-16** Baubeginn der neuen Cäcilienbrücke
 - 02-17** Rammarbeiten für die neue Spundwand
 - 02-18** Stolz präsentieren sich die beteiligten Handwerker
 - 02-19** Langsam wachsen die Türme
-

Cäcilienbrücke nach 1927



Cäcilienbrücke nach 1927

1. Beilage

für Stadt und Land“ von Mittwoch, dem 9. November 1927

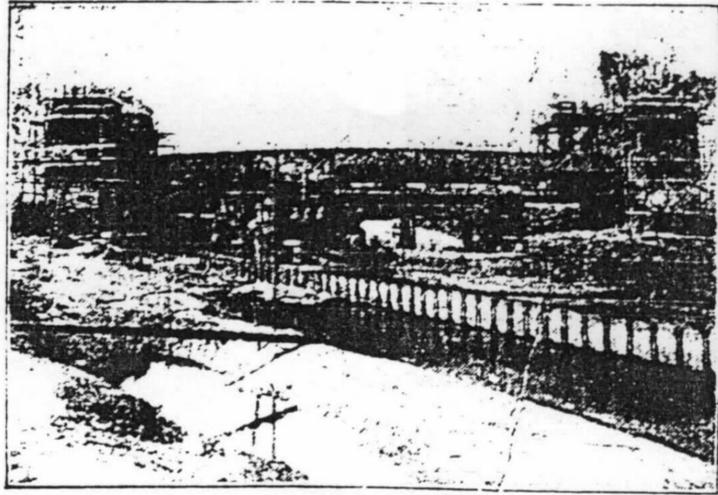
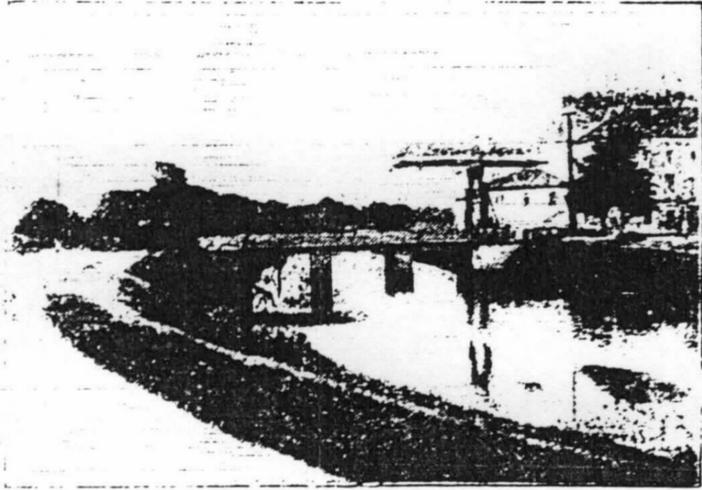
Die Uebergabe der neuen Cäcilienbrücke an den Verkehr.

Am Dienstagmorgen konnte die neue Cäcilienbrücke nach langwieriger schwerer Arbeit dem Verkehr übergeben werden. Die Türme waren in den Reichs- und Landesfarben beflaggt. Lustig flatterte das bunte Fahmentuch im hellen

war wirklich ein feierlicher Augenblick, wenn auch nur für die, die mit Anspannung aller Kräfte an dem Entwurf und der Ausführung mitgearbeitet haben.

Der Kraftwagen des Ministeriums, in dem sich der Ministerialrat Borchers und der Regierungsbaumeister Riehl befanden, durchschnitt das weiße Band, mit dem die Zufahrt zwischen den beiden stadtseitigen Türmen abgesperrt war, und fuhr in langsamer Fahrt über die schöne neue Brücke.

Nachdem die Beamten und Angestellten der Reichswasserstraßenverwaltung Oldenburg und der Firmen, die an dem Bau beteiligt waren, sich auf der Brücke versammelt hatten, übergab der Vorstand des Wasserstraßenamtes, Re-



Sonnenschein, der nach grauen Regentagen zum ersten Male wieder vom Himmel herniederstrahlte, als wollte auch er an seinem Teile helfen, den feierlichen Augenblick recht festlich zu gestalten. Denn die Verkehrsübergabe dieser Brücke



gierungsbaurat Bopfen, mit einer kurzen Ansprache den Schlüssel zum Anlasser des Triebwerks der Brücke dem Ministerialrat Borchers, der alsdann im Namen des Reichsverkehrsministeriums und des oldenburgischen Ministeriums allen Beteiligten für die treue Hingabe dankte, mit der sie dieses Meisterwerk der Technik, die größte Brücke dieser Art in deutschen Landen, zur Ausführung gebracht haben. Hierauf verpflichtete er den neuen Brückenwärter durch Handschlag an Eidesstatt zur gewissenhaften Erfüllung seines Dienstes, handigte ihm den Schlüssel aus und gab alsdann die Brücke für den öffentlichen Verkehr frei.

Möge das prächtige neue Bauwerk in seiner schlichten Schönheit von dauerndem Bestand sein und noch in späten Jahren Zeugnis ablegen von dem hohen Können deutscher Baukunst!

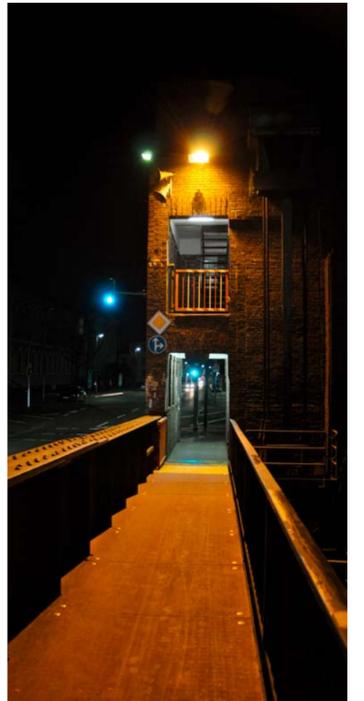
03-12



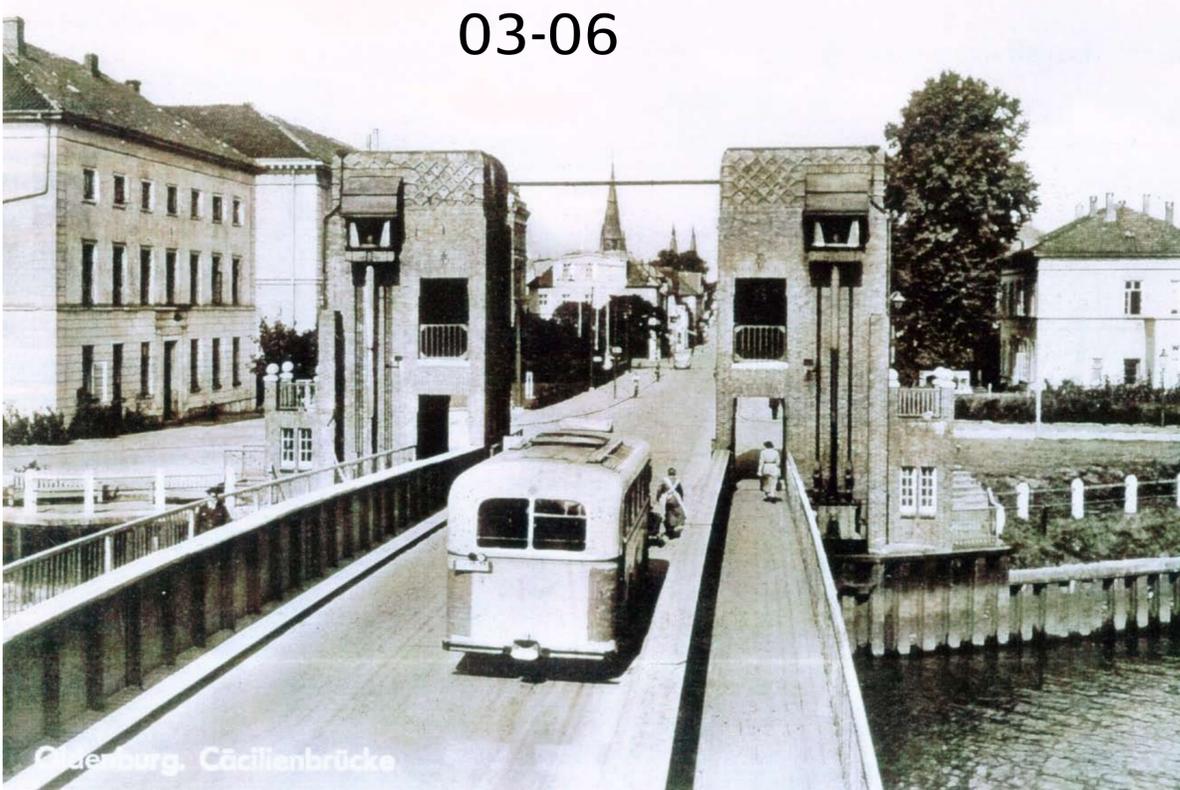
03-02



03-10



03-06



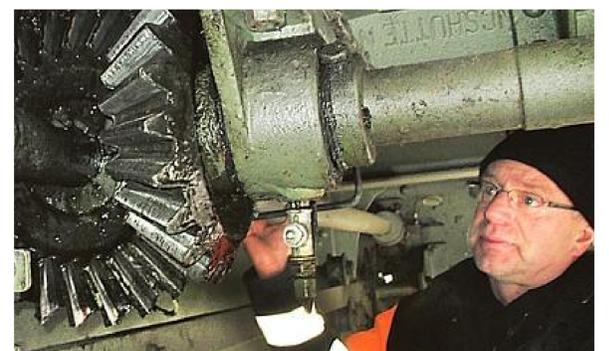
Oldenburg, Cäcilienbrücke

- 03-01** Radfahrer auf der Cäcilienbrücke
 - 03-03** Cäcilienbrücke um 1950
 - 03-04** Gehobene Cäcilienbrücke 1960
 - 03-05** Cäcilienbrücke um 1960
 - 03-07** Cäcilienbrücke um 1960
 - 03-08** Landwirt mit zwei Kühen auf der Brücke
 - 03-09** Starker Verkehr auf der Brücke nach einer Hebung
-

- 03-02** Verkehr wartet bei gehobener Cäcilienbrücke
 - 03-06** Omnibus auf der Cäcilienbrücke
 - 03-10** Schlepper mit Schute unter gehobener Brücke
 - 03-12** Binnenschiff unter gehobener Brücke
-

Unterhaltung und Betrieb

- Kontrolle und Verfüllung der Risse an den Türmen
- regelmäßige Seilwechsel
- Arbeiten an den Getrieben und dem Antrieb
- Abdichtungsarbeiten an den Dächern sowie Kellern
- Wartungsarbeiten an den Turmaufgängen
- Beseitigung von Alters- und Witterungsschäden an den Auflagern und Widerlagern unter der Brücke



Unterhaltung und Betrieb

- Bauwerksinspektion und Bauwerksinstandsetzungen
- Antriebskontrolle (3 mal pro Woche)
- Kontrolle der Rissentwicklung und Rissverfüllungen (halbjährlich)
- Vermessungstechnische Kontrolle (4 mal pro Jahr)
- Kontrolle Schiefstellung der Türme (2 mal im Jahr)
- Betriebseinschränkungen (u.a. Verzicht auf Brückenhebungen ab Windstärke von 8 Beaufort und ab Lufttemperatur von +25° C und Brückentemperatur von +30° C, Reduzierung der Last von 30 t auf 7,5 t)



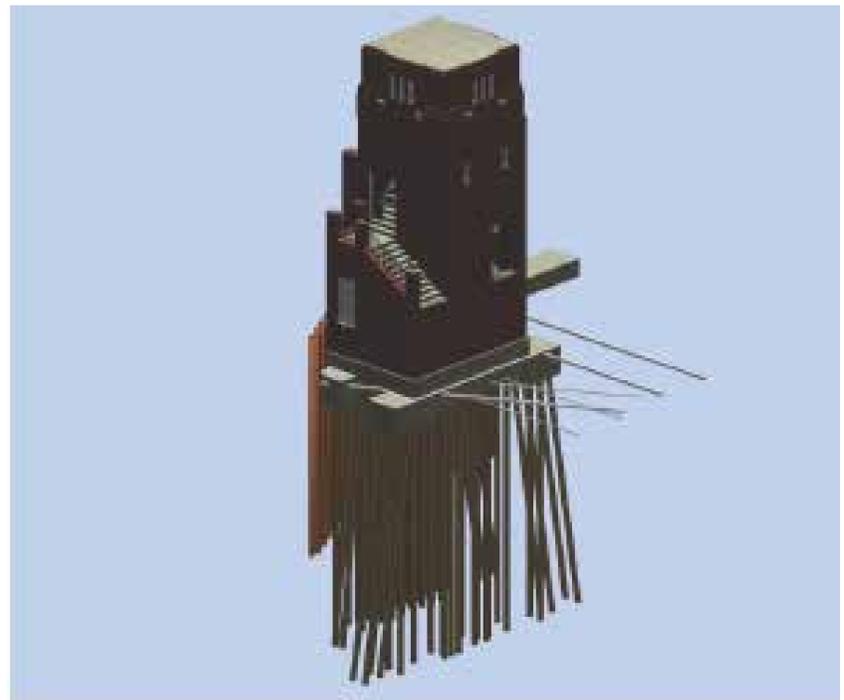
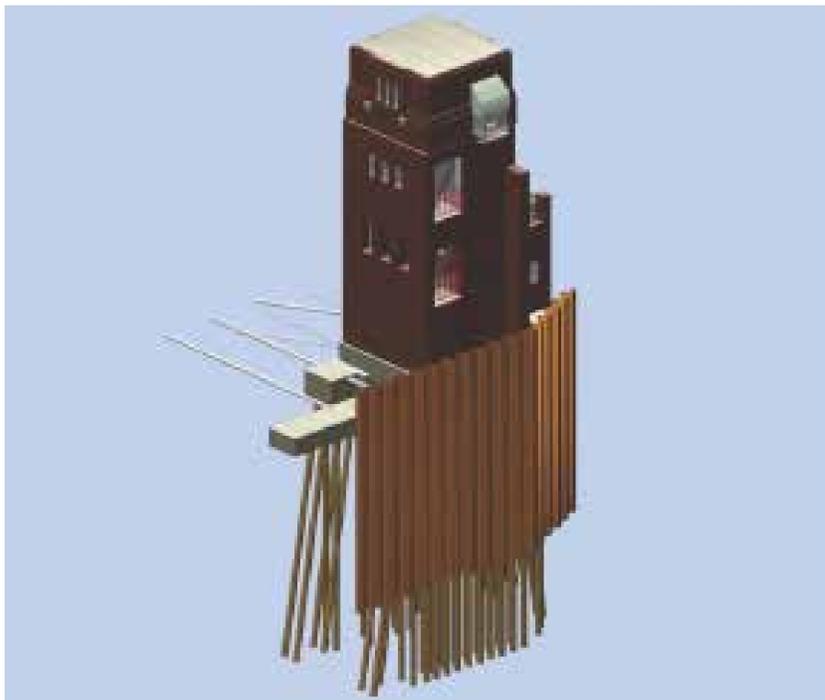
Wir machen Schifffahrt möglich.



WSV.de

Wasser- und
Schifffahrtsverwaltung
des Bundes

Bestand



Wasser- und
Schifffahrtsamt Bremen
www.wsa-bremen.de
www.wsv.de

Franziuseck 5
28199 Bremen
Postfach 10 04 09
28004 Bremen

Telefon 0421 5378-0
Telefax 0421 5378-400
wsa-bremen@wsv.bund.de

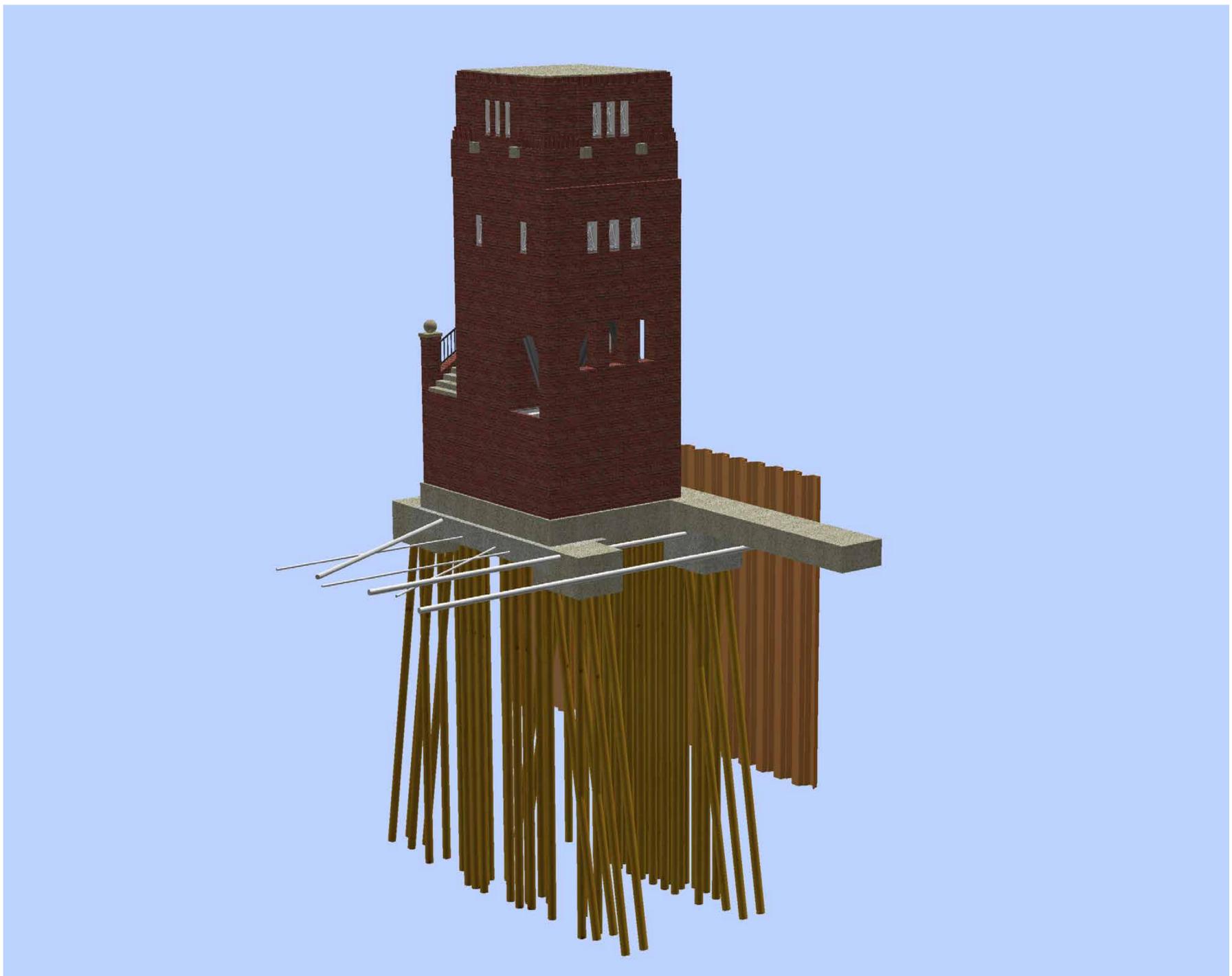
Wir machen Schifffahrt möglich.



WSV.de

Wasser- und
Schifffahrtsverwaltung
des Bundes

Bestand



Wasser- und
Schifffahrtsamt Bremen
www.wsa-bremen.de
www.wsv.de

Franziuseck 5
28199 Bremen
Postfach 10 04 09
28004 Bremen

Telefon 0421 5378-0
Telefax 0421 5378-400
wsa-bremen@wsv.bund.de

Bauwerksschäden Gründung der Hubtürme



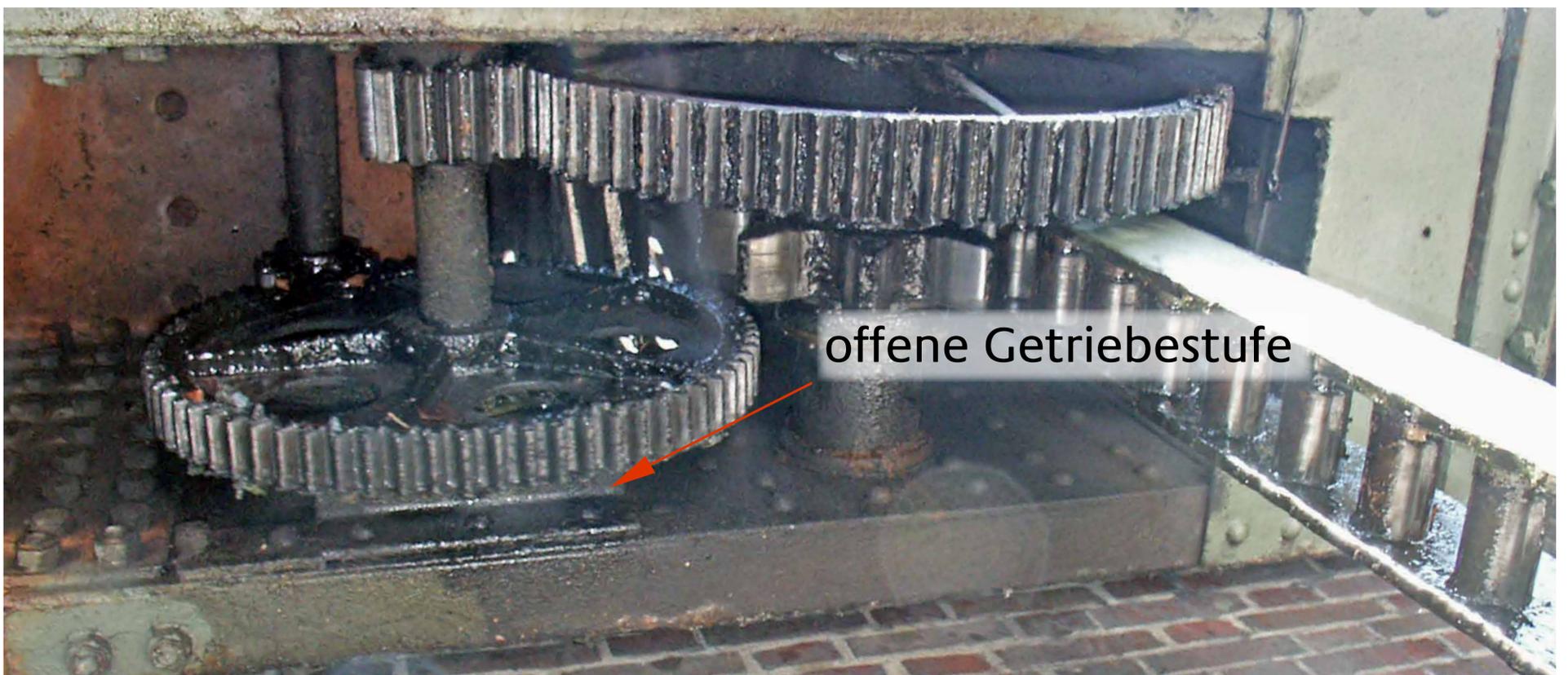
Gründungsbedingte Abstandsverringering zwischen den Hubtürmen in Brückenlängsrichtung. Seit 1983 beträgt die gemessene Abstandsverengung insgesamt 30 mm.

Bauwerksschäden Gründung der Hubtürme



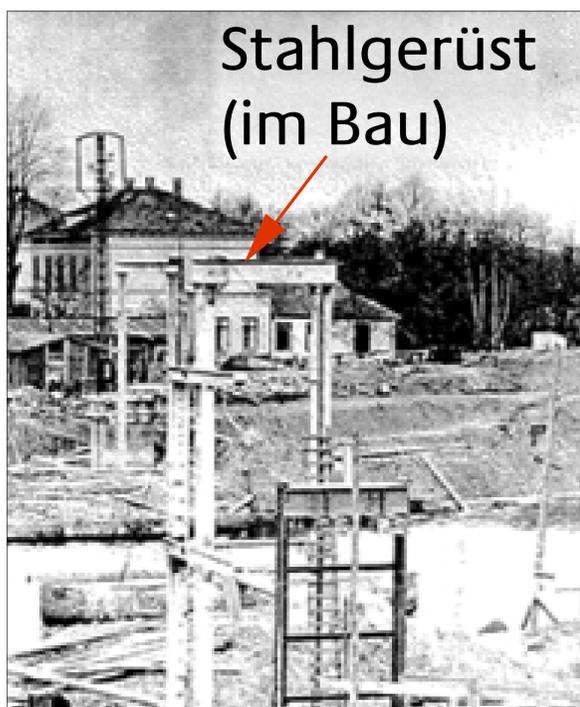
Abstandsverringern führt zu Verklemmungen des Überbaus und zusätzlicher Belastung der Antriebe. Keine weiteren Möglichkeiten des Materialabtrags ohne Eingriffe in tragende Teile. Dringender Handlungsbedarf, um den sicheren Betrieb und die Funktion des Bauwerks aufrecht zu halten.

Bauwerksschäden Antriebstechnik



Starke Verschleißerscheinungen der offenen Getriebestufen. Zudem Schäden aufgrund der Zwängungen, die verursacht sind durch die Bauwerksverformungen.

Bauwerksschäden Mauerwerk der Hubtürme



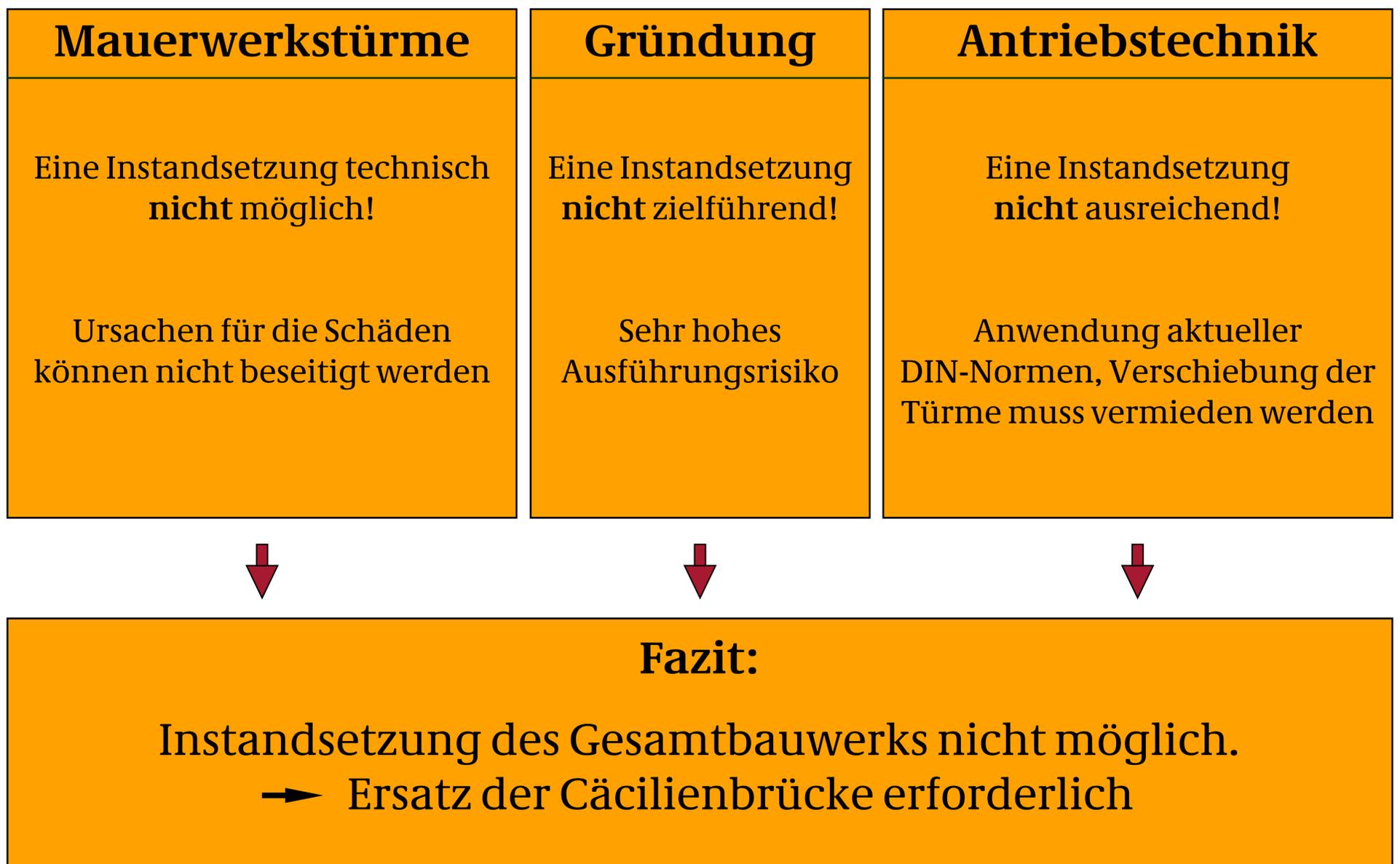
Außerplanmäßige Belastungen und Zwangskräfte durch Sprengwirkung im Mauerwerk infolge von Korrosion der eingemauerten Stahlprofile und durch die Abstandsverringering der Hubtürme, die zu einem Verklemmen des Überbaus führen.



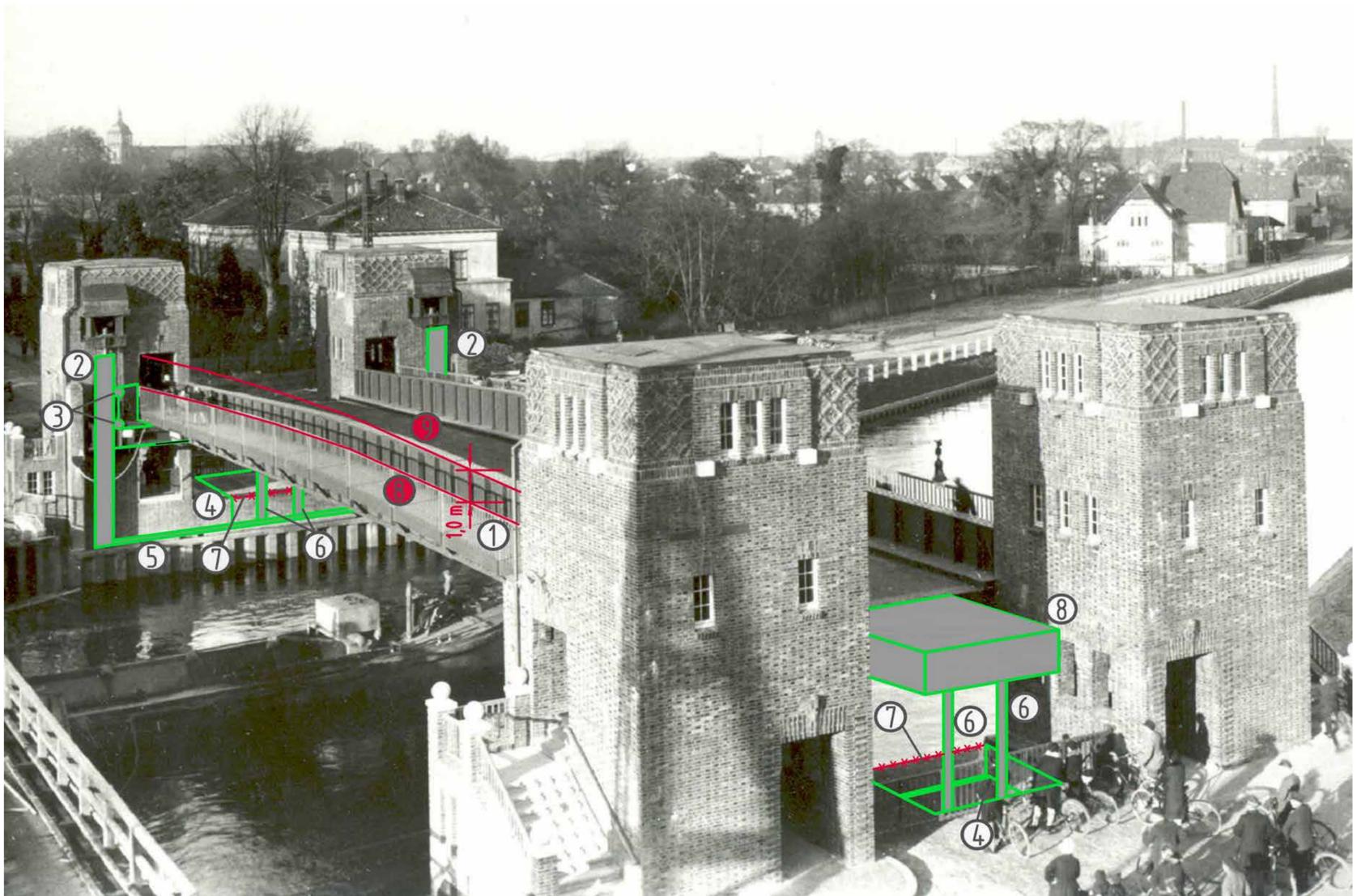
Schäden an einzelnen Bauwerksteilen sowie gegenseitige Beeinflussung



Aussagen zur Instandsetzung der einzelnen Bauwerksteile der Cäcilienbrücke



Teil-Erhaltidee



1 geplante Huberhöhung
um 1,0m auf 4,5m

2 seitliche Brückenführung

3 Seitenführungsrollen

4 Maschinenkeller (nur sicht-
barer Teil)

5 Spundwandkopfräger

6 Kolbenstange Hydraulikzylinder

7 Teilabbruch Widerlager

8 jetzige Hubhöhe, die auch zukünftig
im Normalfall angefahren wird
- Begehung möglich

9 geplante Hubhöhe, die zukünftig
im Sonderfall angefahren werden kann
- Begehung nicht möglich



Entscheidung für eine Rekonstruktion

Kriterien	Teilerhalt	Rekonstruktion
Technische Machbarkeit	teils deutliche Einschränkungen bzw. Unsicherheiten	ohne Einschränkungen technisch machbar
Risiken	große Ausführungs- und Nachtragsrisiken	geringes Ausführungs- und Kostenrisiko
Wirtschaftlichkeit	um ein Drittel teurer	kostengünstigste und wirtschaftlichste Variante



Weiteres Vorgehen

Projektschritte	2015		2016		2017		2018	
	1.	2.	1.	2.	1.	2.	1.	2.
Betrieb und Unterhaltung der Brücke								
Erweiterte Machbarkeitsuntersuchung Teilerhalt								
Entwurfsaufstellung zur Finanzierung des Projekts								
Planung der Rekonstruktion								
Genehmigungsverfahren								



Dialog mit der Öffentlichkeit

1. Informationsveranstaltungen für Bürger, Anwohner, Politik, Wirtschaft und Presse
2. Presseinformationen und -gespräche
3. Internet => www.caecilienbruecke.de
4. Prospekte / Flyer
5. Ständige Information vor Ort