



**Niedersächsische Landesbehörde  
für Straßenbau und Verkehr**  
Geschäftsbereich Oldenburg

Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr  
Geschäftsbereich Oldenburg, Postfach 24 43, 26014 Oldenburg

Eingang FD Straßen-  
und Brückenbau  
29. MRZ. 2019

~~Stadt Delmenhorst  
-Planfeststellung-  
z.Hd. Herr Brünjes~~

Am Stadtwall 1  
27749 Delmenhorst

53 un  
beachtet  
29.03.19

Bearbeitet von  
**Ansgar Behrens**

E-Mail  
ansgar.behrens@nlstbv.niedersachsen.de

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom

Mein Zeichen (Bei Antwort angeben)  
31220/2

Durchwahl (04 41) 21 81-162

Oldenburg,  
26.03.2019

### **Ersatzneubau BW 443 / B75, Brücke über die Varreler Bäke**

**Hier: Antrag auf Planfeststellung nach § 17 FStrG sowie Antrag auf Anordnung der sofortigen Vollziehung nach § 80 Abs.2 Nr. 4 VwGO**

Sehr geehrte Damen und Herren,

in Auftragsverwaltung der Bundesrepublik Deutschland beantragen ich, für das o. g. Straßenbauvorhaben die Planfeststellung nach § 17 FStrG i.d.F. vom 28.06.2007, zuletzt geändert durch Art. 1 des Gesetzes vom 29.11.2018, zu veranlassen.

Weiterhin beantragt der Vorhabenträger die sofortige Vollziehung nach § 80 Abs.2 Nr. 4 VwGO für o.g. Baumaßnahme und begründet dies wie folgt:

Ein Fall des gesetzlich geregelten Sofortvollzugs nach § 17 e FStrG liegt nicht vor, da es sich bei dem Ersatzneubau BW 443 nicht um eine Maßnahme des vordringlichen Bedarfs nach dem Fernstraßenausbaugesetz handelt. Die sofortige Vollziehbarkeit ist gem. § 80 Abs.2 Nr. 4 VwGO jedoch aufgrund besonderen öffentlichen Interesses geboten.

Die statische Berechnung gemäß Nachrechnungsrichtlinie ergab für das bestehende Bauwerk erhebliche Defizite in den Stufen 1 und 2 (Brückenklasse 60 nach DIN 1072). Diese erstrecken sich über Längs- und Querrichtung des Überbaus sowohl im Grenzzustand der Tragfähigkeit (Längs- und Schubbewehrung, Durchstanzen) als auch im Grenzzustand der Gebrauchstauglichkeit (Dekompression). Die Nachrechnung zum Ankündigungsverhalten zeigt, dass an keinem der Untersuchungsbereiche ein ausreichendes Ankündigungsverhalten nachgewiesen werden konnte.

Unter diesen Gegebenheiten ist eine Restlebensdauer des Bauwerks nicht zu prognostizieren. Schwere Schäden bis hin zum teilweise Versagen des Tragwerks können jederzeit auftreten, so dass die Gefahr einer jederzeitigen Havarie der Brücke nicht ausgeschlossen werden kann. Für den Betrieb würden Geschwindigkeits- und Gewichtbeschränkungen bis hin zur Sperrung des Bauwerks resultieren. Um etwaige Schäden am Tragwerk rechtzeitig zu erkennen, werden zurzeit Bauwerksprüfungen gem. DIN 1076 in verkürztem Zeitintervall durchgeführt. Diese Maßnahme dient einzig der Erhaltung der Verkehrssicherheit. Eine Risikominimierung bezüglich des Auftretens von Schäden am Tragwerk kann nur durch erhebliche Einschränkungen des Betriebes erfolgen.

Der Ersatzneubau des BW 443 über die Varreler Bäke schafft bzgl. der festgestellten Defizite vollständig Abhilfe. Die Instandsetzung von Bauwerken mit dem vorliegenden Schadensbild ist unter technisch-wirtschaftlichen Gesichtspunkten nicht möglich.

Aus den vorgenannten Gründen der Gewährleistung der Verkehrssicherheit sowie zur Vermeidung weiterreichender verkehrlicher Behinderungen ist die Anordnung der sofortigen Vollziehbarkeit geboten.

Die aus der Maßnahme resultierenden Betroffenheiten sind den Ihnen vorliegenden Planfeststellungsunterlagen zu entnehmen.

Mit freundlichen Grüßen



BOR Ansgar Behrens  
Fachbereichsleiter Planung

#### Anlagen

- Prüfbericht der Standsicherheit
- Antragsunterlagen 3-fach analog, 3-fach digital



# THORMÄHLEN + PEUCKERT

BERATENDE INGENIEURE GMBH & CO. KG

Dipl.-Ing. Linus Peuckert<sup>1,2,4</sup>  
Dr.-Ing. Manfred Abel<sup>1,2</sup>  
Dipl.-Ing. Josef Gabriel<sup>4,6</sup>  
Dipl.-Ing. Roland Eisler<sup>1</sup>  
Dipl.-Ing. Thomas Wendt<sup>4</sup>  
Dipl.-Ing. Ulrich Ponzel<sup>1,7</sup>

<sup>1</sup> Prüfsachverständiger für Baustatik  
Fachrichtung Massivbau

<sup>2</sup> Sachverständiger für die  
bautechnische Prüfung im  
Eisenbahnbau

<sup>3</sup> ö. b. u. v. Sachverständiger  
der IK-BAU NRW für Beton-,  
Stahlbeton-, Spannbetonbau

<sup>4</sup> Staatlich anerkannter  
Sachverständiger für die  
Prüfung des Brandschutzes

<sup>5</sup> Prüfsachverständiger für  
Brandschutz nach HPPVO

<sup>6</sup> Sachverständiger für die  
Prüfung von RWA

<sup>7</sup> Sachkundiger Planer für  
Schutz und Instandsetzung  
von Betonbauteilen

<sup>8</sup> Schweißfachingenieur

AACHEN · PADERBORN · KASSEL

Thormählen + Peuckert  
Ber. Ingenieure GmbH & Co. KG  
Paderborn HRA 5945

Komplementärin  
T+P Verwaltungsges. mbH  
Paderborn HRB 9653

Geschäftsführer  
Dipl.-Ing. Linus Peuckert  
Dr.-Ing. Manfred Abel  
Dipl.-Ing. Josef Gabriel  
Dipl.-Ing. Roland Eisler  
Dipl.-Ing. Thomas Wendt  
Dipl.-Ing. Ulrich Ponzel  
Dipl.-Ing. Jörg Timmer<sup>8</sup>  
Dipl.-Ing. Thomas Schild<sup>5</sup>  
Steuer-Nr. 339/5750/2780

BÜRO PADERBORN

Technologiepark 31  
33100 Paderborn  
Tel 052 51 / 17 52-0  
Fax 052 51 / 17 52-10  
paderborn@tp-ing.de

WWW.TP-ING.DE



## PRÜFUNG DER STANDSICHERHEIT

13-380

Prüfingenieur

Dipl.-Ing. Roland Eisler



Mitglied der  
Bundesvereinigung  
der Prüfsachverständigen  
für Bautechnik e. V.

Prüfbericht

Nr. 1 vom 12.11.2013

Prüf.-Nr. 13-380 RE/

AZ Vertragsnr.: 52-2013

Bestandsbauwerk

Nachrechnung des Bauwerkes 443 Brücke über die  
Varreler Bäke i.Z. der B75  
Bremen

Auftraggeber

Amt für Straßen u. Verkehr (ASV)  
der Freien Hansestadt Bremen Abtl. 5  
Herdentorsteinweg 49/50  
28195 Bremen



**Tragwerksplaner** ..... Ingenieurbüro  
Meinke/Mielke GmbH  
Große Fischerstraße 15, 27283 Verden/Aller

**Prüfunterlagen** ..... Statische Berechnungen Nachrechnung                    siehe Anlage

**Sonstige Unterlagen** ..... Bestandspläne der Straßenbau-  
verwaltung Stadt Bremen    siehe Daten CD  
Zulassung Spanverfahren Polensky & Zöllner vom 02.Jan. 1969

**Bauwerksbeschreibung** ..... Bei dem vorliegenden Bauwerk handelt es sich um eine Plattenbrücke mit einer Schiefe von  $86^{\text{gon}}$  bzw.  $77,4^\circ$ . Der Überbau wurde als Zweifeldplatte mit einer Gesamtlänge von  $l=29,50$  m ausgeführt. Bei einer Konstruktionshöhe von  $0,64$  m ergibt sich eine maximale Schlankheit von  $L/H = 23$ .

Bei der Herstellung des Überbaus wurden Spannglieder vom Typ A40 bestehend aus Sigma St. 145/160 verwendet, die als spannungsrissskorrosionsgefährdet gelten.

Die zur Prüfung vorgelegten Unterlagen haben die Nachrechnung gemäß „Richtlinie zur Nachrechnung von Straßenbrücken im Bestand“ (Stand 06/2011) zum Inhalt.

**Berechnungsgrundlagen** ..... DIN FB 102, DIN 1045-1

<b>Baustoffe</b> .....	<b>Bauteil</b>	<b>Beton</b>	<b>Betonstahl</b>	<b>Spannstahl</b>
	Fundamente	B 225, B 300	BSt I	-
	Widerlager	B 225	BSt I	-
	Auflagerbänke	B 300	BSt I	-
	Überbau	B 450	BSt I + IIIb	St 145/160
	Stützen	B 450	BSt I	-
	Kappen	B 450	BSt I + IIIb	-

**Baugrund** ..... Ein Bodengutachten lag bei der Prüfung nicht vor.

**Lastannahmen** ..... DIN FB 101, DIN 1072, DIN 1055  
Stufe 1: LM1 nach DIN FB 101  
Stufe 2: BK 60 nach DIN 1072

- Prüfbemerkungen** .....
1. Bei der Ermittlung der Schnittgrößen haben die Ergebnisse der Vergleichsrechnung eine gute Übereinstimmung mit der statischen Berechnung ergeben.  
Untersucht wurden in der statischen Berechnung ein  $3,60$  m breiter Randstreifen und ein  $4,50$  m breiter Mittelstreifen. In der Vergleichsrechnung wurden die gleichen Streifen untersucht.
  2. Die Ergebnisse zeigen, dass sowohl in Nachweisstufe 1 (LM1), als auch in der Nachweisstufe 2 (BK60) Defizite vorhanden sind.
  3. Im Zuge der Nachrechnung der Widerlager wurden lediglich die Bodepressun-



gen überprüft. Dies erfolge analog zur Bestandsstatik unter Ansatz des aktiven Erddruckes. Es ergaben sich nur geringfügige Erhöhungen der Bodenpressungen. Nachweise zur Stahlbetonanalyse der Widerlager wurden nicht geführt. Eine Überprüfung der Stahlbetonbauteile der Widerlager unter Ansatz des Erdruhedruckes lässt vermuten, dass Defizite in der Betonstahlbewehrung auftreten.

**Prüfergebnis** ..... Die statische Berechnung ist vollständig und unter Beachtung der Prüfeintragungen richtig.

Die in der Berechnung ausgewiesenen Defizite können im Rahmen der Vergleichsrechnung bestätigt werden.

Das Bauwerk weist sowohl in Nachweisstufe 1 (LM1) als auch in Nachweisstufe 2 (BK60) erhebliche Defizite auf. Diese erstrecken sich über Längs- und Querrichtung des Überbaus sowohl im Grenzzustand der Tragfähigkeit (Längs- und Schubbewehrung, Durchstanzen) als auch im Grenzzustand der Gebrauchstauglichkeit (Dekompression).

Die Nachrechnung zum Ankündigungsverhalten wurde vorab bereits durchgeführt und geprüft (Prüfnummer 10-558). Das Ergebnis dieser Berechnung zeigt, dass abweichend zum Aufsteller in der Vergleichsrechnung an keinem der Untersuchungsbereiche (Ersatzstreifen) ein ausreichendes Ankündigungsverhalten nachgewiesen werden konnte.

Dem Schreiben „Zusammenfassung der Ergebnisse der Spannungsrissskorrosion sowie Nachrechnung“ vom 13.03.2012 kann entsprochen werden. Falls jedoch kein kurzfristiger Ersatzneubau möglich ist, sollte unter diesen Voraussetzungen in Abhängigkeit der geplanten Restnutzungsdauer über geeignete Kompensationsmaßnahmen, wie zum Beispiel Herabstufung auf Brückenklasse 30, Einspurverkehr oder ähnliches, nachgedacht werden.

**Stand der Prüfung** ..... Die Prüfung ist abgeschlossen.

**Geprüft** ..... Paderborn, 12.11.2013

Dipl.-Ing. Roland Eisler  
Prüfingenieur für Baustatik

**Verteiler Prüfbericht** ..... 1 x Bauherr



**BW 443 Varreler Bäche**

**Geprüfte Unterlagen:**

Kap.	Bezeichnung	Seite(n)	Ind.	Eingang	Anz.	Prüfdatum	Nt
------	-------------	----------	------	---------	------	-----------	----

*Massivbau: Ingenieurbüro Meinke/Mielke GmbH, Verden/Aller*

	Ergebniszusammenstellung Spannungsri	1-4		03.09.13	1	12.11.13	
	Nachrechnung	1-591		03.09.13	1	12.11.13	
	Statik Anhang B	1-79		03.09.13	1	12.11.13	