

Unerreichbar 197 Meter Finsternis

Unerreichbar: Im Bauch der Stephanibrücke prüfen Ingenieure regelmäßig, wie lange das Bauwerk noch trägt



TAUSENDE AUTOS UND LKW PASSIEREN TÄGLICH DIE STEPHANIBRÜCKE. DAS BAUWERK VERBINDET BREMEN-MITTE MIT DER NEUSTADT.

Bremen. Dunkelheit schlägt Martin Stellmann entgegen, als er sich durch das enge Oval zwängt – es ist der Einstieg in die Stephanibrücke. „Komfort ist anders“, kommentiert der Mitarbeiter im Amt für Straßen und Verkehr (ASV), als er sich gebückt ins Brückeninnere hangelt. Draußen vor dem Oval befindet sich ein Gittertor. Es soll Unbefugte davon abhalten, sich der Einstiegs Luke zu nähern. Von hier aus hat man einen tollen Blick auf die Bremer Schlachte, die Uferpromenade an der Weser und auf die Kirchen. Am Gittertor hält Stellmanns Kollege Heiner Apel Wache: „Damit niemand auf dumme Ideen kommt und ein Schloss davor hängt“, sagt er und grinst. „Einem Kollegen soll so etwas passiert sein.“

Voller Vertrauen in Heiner Apel tastet sich Stellmann im Innern zum Lichtschalter vor. 197 Meter Finsternis liegen vor ihm; im Dunkeln lösen das Rattern und Brausen des stetigen Fahrzeugstroms auf der Brücke Beklemmungen aus. Was, wenn jetzt jemand das Schott schließen würde? Stellmann hat den Schalter gefunden und knipst die Leuchtstoffröhre an. Dann hat er die nächste Gruselgeschichte parat: Vor vielen Jahren soll im Ruhrgebiet ein Entführer ein Mädchen in ein Verlies unter einer Brücke einsperrt haben.

„Die Brücke trägt in Längsrichtung“, erzählt Stellmann, während er in dem Hohlkasten durch das Bauwerk marschiert. Damit die Statik nicht leide, seien die Einstiegslöcher nur klein. Das größere Schott auf der Längsseite sei für den Fall eingerichtet, wenn die Brücke ausgebessert werden muss. „Dann muss man allerlei Material hereinbringen können“, erklärt Stellmann.

Statik und Tragwerk seien der Sinn und der Zweck eines jeden Bauwerks. Auf der Reise durch die Brücke zeigt Stellmann auf die Nähte. Die vorgefertigten und auf der Weser angelieferten Brückenteile sind mal quer und längs zusammengeschweißt, mal mit Schrauben verbunden worden. Der parallel angelegte Hohlkasten ist identisch. Horizontal angelegt sind nur die Pfeiler. Ab und zu sind auf dem rostigen Metall neongelbe Zeichen zu sehen. „Damit haben die Kollegen bereits Schäden und Risse markiert“, erklärt Stellmann. „So klein sind sie“, sagt er und zeigt einen millimeterbreiten Spalt zwischen Daumen und Zeigefinger. Alle 14 vorgefertigten Einzelteile, in der Fachsprache "Schüsse", sind mit gelbem Spray markiert. „Damit man weiß, in welchem Schuss die Schäden sind.“

Inzwischen ist das Getöse weniger durchdringend. Auch das Vibrieren lässt nach – aus einem simplen Grund. „Die Brücke liegt an dieser Stelle auf“, sagt Stellmann. Für die Brücken sind die Passagen, in denen es lärmt, ein großes Problem: „Besonders Lkw sind eine enorme Belastung“, betont der Fachmann. „Jeden Tag überqueren etwa 100 000 Fahrzeuge die Brücke, zehn Prozent davon sind Lkw mit bis zu 42 Tonnen Gewicht. Vor 50 Jahren, als die Brücke neu war, konnte sich das keiner vorstellen.“

Konstruiert worden sei das Bauwerk für weitere 100 Jahre. „Aber mit der Achslast von heute und den Rissbildungen, die wir jetzt schon sehen, schafft sie es nicht einmal mehr die nächsten 50 Jahre“, sagt Stellmann. Neben der A1-Weserbrücke ist die Stephanibrücke die wichtigste Weserquerung in Bremen. Beide Brücken tragen nach Ansicht des Amtes eine schwere Last. „So geht es allen Bauwerken dieser Größenordnung“, ordnet der Experte ein. Unterstützen könnte man die Stephanibrücke mit einigen hundert Tonnen Stahl. Das, so Stellmann, würde ihre Stabilität einige Jahre verlängern. Die Herausforderung für die Ingenieure sei es, den ganzen Stahl in die Brücke zu bekommen.

Im Gegensatz zu diesen Rettungsgedanken stehen Markierungen ganz anderer Art: Als die Stephanibrücke Ende der 1960er-Jahre anstelle ihres behelfsmäßigen Vorgängers errichtet wurde, befanden sich Ost und West im Kalten Krieg. „Es war vorgesehen, die Brücke zu sprengen, wenn der Feind anrückt“, berichtet Stellmann. Im Hohlkörper gebe es für diesen Fall Hinweise, wo der Sprengstoff angebracht werden muss, damit die Brücke sicher kollabiert. „Darüber haben sich die Statiker gleich beim Bau Gedanken gemacht. Damals war das üblich.“

Von der aufliegenden Stele geht es weiter. „Wir kommen jetzt in den längeren Teil der Brücke“, kündigt Stellmann an. Noch über 100 Meter Steg führen vor ihm durch den Brückenkasten. Rinnen, in denen eintretendes Wasser abläuft, führen an der Decke entlang. Von den Rohren tropft die Feuchtigkeit hinunter in die Weser.

Dann taucht an der rechten Wand eine kleine Lektion in Sachen Statik auf: Pfeile, Linien, Geraden beschreiben den Aufbau der Brücke. „Da hat jemand aufgemalt, wo welche Kräfte wirken“, erklärt Stellmann. Die Stahlkästen sind mit Kopfbolzen im darüber liegenden Beton verankert, darauf liegt der Asphalt. „Die Brücke trägt im Verbund“, erklärt der Fachmann. Querträger und Längsrippen stützen die Konstruktion zusätzlich.

Am Ende des Brückenkastens wird der Lärm immens. „Wir sind am rechten Weserufer angekommen“, sagt Stellmann. Jene Stahlseilkonstruktion, die den Übergang zwischen Brücke und Straße bildet, verursache die Lautstärke. Die Brücke sei an dieser Stelle beweglich, der Beton fest. Der Spalt dazwischen werde überbrückt. "Fährt man mit dem Auto darüber, macht es ‚do-dop‘", sagt Stellmann. Passiere ein Lastwagen, sei ein krachendes „Rom-bom“ zu hören.

Auch am rechten Weserufer sichern zusätzliche Gitter die Einstiege. Graffiti sind zu sehen – ein paar findige Sprayer haben wohl doch einen Weg in die Brücke gefunden. Unter der Brücke hängen ein Korb und Handwagen. Prüfsingenieure der Stadtwerke, die Leitungen für Gas, Wasser und Strom kontrollieren, sowie Bauwerksprüfer nutzen sie, um in regelmäßigen Abständen die gesamte Brückenlänge anzusehen. „Das ist eine anstrengende Angelegenheit“, sagt Stellmann. Jede Inspektion dauere über eine Woche. Brücken zu überprüfen, sei aber aus Sicherheitsgründen unerlässlich.

„Es war vorgesehen,

die Brücke zu sprengen, wenn der Feind anrückt.“

Martin Stellmann
