

KLEINE ANFRAGE

der Abgeordneten Dr. Mignon Schwenke, Fraktion DIE LINKE

**Gründe für notwendigen Ersatzneubau der Petersdorfer Brücke
und**

ANTWORT

der Landesregierung

1. Worin liegen die Hauptursachen für den notwendigen Ersatzneubau der Petersdorfer Brücke?
 - a) Inwiefern sind eher schwierige Baugrundverhältnisse für den Ersatzneubau ursächlich?
 - b) Inwiefern ist ein deutlich höheres Verkehrsaufkommen für den Ersatzneubau ursächlich?
 - c) Inwiefern sind Baumängel bei der Errichtung für den Ersatzneubau ursächlich?

2. Sind der Landesregierung Tatsachen bekannt, die eindeutig belegen, dass beim 1978 erfolgten Bau der jetzt abgerissenen Richtungsfahrbahn der Petersdorfer Brücke ein elementarer Bauschaden eingetreten war, der zum Absacken der Brücke führte und eine der Ursachen für den Ersatzneubau ist?

Wenn ja,

 - a) welche Ereignisse führten zu welchem Schadensbild?
 - b) inwiefern ging von dem Schaden eine Gefährdung der Tragfestigkeit und damit eine Gefahr aus?

3. Ist der Minister für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung, Christian Pegel, im Nordkurier vom 12. Januar dieses Jahres im Artikel „Großer Aufriss für den Abriss“ mit der Aussage „Wie ich hörte, ist wohl bei der Richtungsfahrbahn, die wir jetzt abreißen, kurz vor Fertigstellung damals ein Stützbalken weggerissen. Das führte dazu, dass alles etwas durchhing“ korrekt zitiert worden?

4. Ist Minister Christian Pegel im gleichen Artikel mit der Aussage „Anschließend sei nach dem Motto verfahren worden: Zuschweißen, fertigmachen, wird schon halten. Den Preis dafür zahle man heute, wo die Brücke teilweise leicht abgesackt ist“ korrekt zitiert worden?
5. Inwiefern beabsichtigt Minister Christian Pegel eine öffentliche Klarstellung seiner öffentlichen Äußerungen, sofern andere Gründe als Mängel in der Bauausführung ursächlich für den notwendigen Ersatzneubau sind?

Zu 1 bis 5

Die Ursächlichkeit für das Neubauerfordernis der Petersdorfer Brücke stützt sich nicht allein auf eine Ursache, sondern sie ist den in den Fragestellungen 1 a), 1 b) und 1 c) genannten Ursachen insgesamt zuzuschreiben. Beide Brückenbauwerke - die Richtungsfahrbahnen sind getrennte Bauwerke - sind nicht hinreichend tief gegründet, weshalb die Standfestigkeit erheblich beeinträchtigt ist. Dies korreliert mit einem höheren Fahrzeugaufkommen, vor allem aber einem deutlich höheren Gewicht insbesondere des Schwerlastverkehrs, das auf dem - nicht hinreichend gegründeten - Brückenbauwerk lastet.

Bei der Errichtung der Stahlkonstruktion der Richtungsfahrbahn Wittstock, die aktuell abgerissen und sodann erneuert wird, ergaben sich eine Reihe von Problemen, nach Aussagen am Bau Beteiligter auch mit der landseitigen Hilfsstützung. Letzterer Punkt betrifft die durch den Minister aufgegriffene Information von Baubeteiligten über den Umstand, dass vor Fertigstellung der Stahlkonstruktion die diese während der Bauphase stützende Hilfskonstruktion vorzeitig ihre Funktion nicht mehr erfüllt hat, woraus sich nach Einschätzung der Fachleute für dieses Brückenbauwerk zusätzliche Vorbelastungen ergaben.

Die vorgenannte Reihe von Problemen hatte zur Folge, dass es einige Abweichungen in der Gradientenabgabe gab. Es war eine gewisse „Welligkeit“ entstanden. Im Nachgang wurde versucht, die Gradientenabweichung durch den zusätzlichen Einbau von Asphalt auszugleichen, was aber nur begrenzt möglich war. Dies war auch eine der Ursachen dafür, dass mit der Erneuerung dieser Richtungsfahrbahn begonnen wurde.

Die vorhandene Gradientenabweichung war bis zum jetzigen Abriss im Vergleich der beiden Richtungsfahrbahnen auch durch ein optisch wahrnehmbares „weiteres Durchhängen“ der Richtungsfahrbahn Wittstock wahrnehmbar.

Die vorstehend genannten Gründe für den Brückenneubau waren auch Gegenstand der Erörterungen am 12. Januar 2017. Diese wurden insbesondere um die zur Vermeidung einer neuerlich unzureichenden Standfestigkeit ergriffenen Maßnahmen ergänzt, die sich in Teilen aus den festgestellten Unzulänglichkeiten ergeben. Dies gilt insbesondere auch für Fragen nach der bereits jetzt absehbaren verlängerten Bauzeit, die sich an den besonders schwierigen Baugrundverhältnissen festmacht. Es wurde der bei dieser Baumaßnahme gegenüber sonstigen Baumaßnahmen noch einmal verstärkte vorherrschende Grundsatz „Gründlichkeit vor Schnelligkeit“ besonders betont und mit den verschiedenen Unzulänglichkeiten der aktuellen Brückenbauwerke infolge der Ende der Siebziger Jahre gewählten Bauvorgehensweisen begründet.