

## Auszug aus der Niederschrift

---

### **Sitzung des Bau- und Planungsausschusses vom 05.01.2021**

#### **6.1 Vorpommernbrücke - aktuelle Information zum Bauwerkszustand sowie zur beabsichtigten weiteren Vorgehensweise**

Herr Tiburtius erklärt einleitend, dass diese Informationsvorlage den Auftakt für eine regelmäßige Information seitens des Tiefbauamtes bezüglich der Vorpommernbrücke darstellt und stellt Herrn Dipl.-Ing. Matthias Gaede als den zuständigen Brückeningenieur im Tiefbauamt vor. Dieser informiert die Mitglieder des Bau- und Planungsausschusses über den aktuellen Bearbeitungsstand.

Herr Schulz fragt nach den Gründen, warum die Tragfähigkeit auf Basis der ursprünglichen Statik nicht ausreichend ist. Herr Gaede berichtet, dass die Brücke von 1983 bis 1986 errichtet wurde und im Ergebnis der jeweils halbjährlich durchgeführten Verformungsmessungen Mitte der 90-er Jahre eine Nachrechnung durchgeführt wurde. Dabei ist aufgefallen, dass Verformungen aufgetreten sind, die ihre Ursache in einer mangelhaften statischen Berechnung haben. Weiterhin hat sich die Belastung auf die Brücke, durch ein stetig steigendes Verkehrsaufkommen erhöht, dieses konnte zum damaligen Zeitpunkt der statischen Berechnung noch nicht vorausgesehen werden. Daraufhin wurde die Brücke am Tragwerk verstärkt, in der Hoffnung mit der Maßnahme die Brücke auf ein Soll-Niveau zu bringen.

Herr Schulz erkundigt sich weiter, warum es in Folge der turnusgemäßen Instandsetzungsmaßnahmen der Verschleißteile an der Brücke zu erneuten Schädigungen gekommen ist und ob noch Regressforderungen gestellt werden können. Herr Gaede berichtet von der Instandsetzung der Verschleißteile von 2010 bis 2013. Bei dieser Maßnahme wurden die Geländer, die Beleuchtung und die Fahrbahnoberfläche erneuert, jedoch keine Veränderung am Tragwerk vorgenommen. Eine Erhöhung der Standsicherheit war nicht Ziel dieser Maßnahmen. Regressforderungen können nicht gestellt werden.

Herr Porst erfragt, ob die Sanierung der Oberfläche mit dem damit verbundenen Auftragen von mehr Baustoffen (Bitumen, Beton), ebenfalls zu der hohen statischen Last geführt hat. Herr Gaede erläutert, dass es nicht mehr nachvollziehbar ist, wieviel der Oberfläche bei den Sanierungsarbeiten 2010-2013 abgetragen und wieder aufgetragen wurde, aber dieses dann nur ein einzelner Aspekt in einer Summe von Ursachen für die zu hohe statische Belastung sein kann.

Herr Porst erkundigt sich weiter, ob bei einem Abbruch der Überspannung die Fundamente erhalten werden können. Herr Gaede verneint dieses mit der Begründung, dass früher andere Vorschriften für solche Fundamente galten und es daher nicht üblich ist, alte Fundamente für den Bau neuer Brücken zu nutzen.

Auf die Frage von Herrn Porst wie die Restnutzungsdauer verlängert werden kann und wie der Zeitstrahl für die nächsten Maßnahmen aussieht, erläutert Herr Gaede, dass bereits Maßnahmen zur Reduzierung der Belastung dahingehend bestehen, dass LKW über 7,5 t nur einspurig die Brücke befahren dürfen, um zu vermeiden, dass zu viele große LKW gleichzeitig die Brücke nutzen. Parallel läuft ein Vergabeverfahren für eine Machbarkeitsstudie. Die Restnutzungsdauer soll so lange wie möglich ausgenutzt werden, jedoch muss vor Ablauf dieser ein Ersatz geschaffen werden. Dafür werden auch die geometrischen Möglichkeiten geprüft. Im 1. Quartal soll zusätzlich eine Begutachtung der Spannstähle erfolgen, um zu prüfen, ob diese eventuell nachgespannt werden können.

Auf Nachfrage von Herrn Porst nach der Finanzierung, berichtet Herr Tiburtius, dass es erste Kontakte zu Bund und Ländern bezüglich Fördermittel gab.  
Ende des 1. Halbjahres 2021 wird es eine neue Information zum weiteren Verlauf durch das Tiefbauamt geben.