

# Landeshauptstadt Magdeburg

## Stellungnahme der Verwaltung öffentlich

Stadtamt	Stellungnahme-Nr.	Datum
Amt 66	S0222/16	22.09.2016
zum/zur		
F0158/16 Fraktion CDU/FDP/BfM Stadtrat Rupsch		
Bezeichnung		
Sperrung Anna-Ebert-Brücke		
Verteiler	Tag	
Der Oberbürgermeister	04.10.2016	

Zur Anfrage F0158/16 im Stadtrat am 15.09.2016 gibt die Stadtverwaltung folgende Antwort:

### *1. Wer ist der Verursacher der Sperrung der Anna-Ebert-Brücke am 09. September 2016?*

Gegenwärtig findet im Auftrag des Tiefbauamtes bekanntlich die statische Sicherung der Gewölbe 3 und 4 von Westen statt. Im Rahmen der planmäßigen Vollsperrung in der Nacht vom Donnerstag, den 08.09.2016 zum Freitag, den 09.09.2016 (23.20 Uhr bis 04.15 Uhr), in der im Wesentlichen der Kranschutztunnel komplettiert wurde, wurden außerdem im Fahrbahnbereich der Brücke planmäßig durch einen Nachunternehmer des Auftragnehmers an mehreren und zuvor gemeinsam festgelegten Stellen Fräs- und Fugenschnittarbeiten in der bituminösen Deckschicht durchgeführt. Die Fräsarbeiten dienten der Beseitigung von Unebenheiten, Schlaglöchern und ähnlichen Fehlstellen. Die Arbeiten hatten u. a. den Zweck, die Brückenoberfläche wieder weitestgehend abzudichten, damit auf Grund von Defiziten in der tiefer angeordneten Abdichtung bis zur nach Fertigstellung der Strombrückenverlängerung geplanten Instandsetzung der Brückenoberseite möglichst wenig und ggf. mit Tausalzen angereichertes Oberflächenwasser in die Tragkonstruktion der Brücke gelangt und diese nachhaltig schädigt.

Die Schadstellen in der Deckschicht sollten in vorbenannter Nacht nur in geringer Tiefe, d. h. ca. 2 cm tief, heraus gefräst und unmittelbar im Anschluss daran wieder oberflächenbündig mit Gussasphalt verschlossen werden, damit nach Aufhebung der Vollsperrung um 04.15 Uhr der Verkehr wieder ungehindert fließen kann.

Infolge unvorhersehbarer Verbundstörungen zwischen der Deck- und der Schutzschicht ergaben sich größtenteils ca. 4 - 5 cm tiefe Vertiefungen. Die für ca. 2 cm tiefe Frässtellen kalkulierte und in speziellen Kochern bereitgestellte Menge an Gussasphalt reichte somit nicht mehr zum Verschluss aller Frässtellen aus.

Da sich ein großer Teil der noch offenen Frässtellen im Bereich der Fahrspuren befand, konnte ab 04.15 Uhr noch keine Verkehrsfreigabe für KFZ erfolgen, da die Gefahr zu groß war, dass KFZ aufgrund der Absätze Schaden nehmen würden. Für Straßenbahnen konnte die Brücke pünktlich freigegeben werden. Die Bauüberwachung und das eingewiesene Verkehrssicherungspersonal unterrichteten daraufhin den zuständigen Leiter vom Dienst des TBA, der kurze Zeit später auf der Baustelle erschien. Gemeinsam wurde festgelegt, die restlichen Vertiefungen schnellstens fachgerecht mit Gussasphalt zu verschließen.

Da das Asphaltmischwerk erst um 06.30 Uhr den Betrieb aufnahm, stand die zusätzlich erforderliche Asphaltmenge erst um 07.30 Uhr auf der Baustelle bereit. Bis 09.45 Uhr konnten die Vertiefungen unter laufendem Straßenbahnverkehr wieder vollständig mit Gussasphalt verschlossen werden. Nach Erstarrung des Asphalttes wurde die Brücke um 11.15 Uhr wieder für KFZ freigegeben.

Auf Fußgänger, Radfahrer und Straßenbahnen hatte die unplanmäßige Verlängerung der Vollsperrung keine Auswirkungen.

## *2. Welche Konsequenzen werden daraus gezogen?*

Die Asphaltarbeiten wurden im Vorfeld ordnungsgemäß zwischen allen am Bau Beteiligten abgestimmt. Es gab zuvor zwei gemeinsame Vor-Ort-Termine zur Festlegung des Arbeitsaufwandes (u. a. Markierung der Frässtellen) und der Technologie sowie eine entsprechende Abstimmung in der vorangegangenen Bauberatung. Die Arbeiten wurden während der gesamten Nacht durch die Örtliche Bauüberwachung beaufsichtigt. Eine Vernachlässigung der Kontrollpflicht oder ein unkoordiniertes Verhalten der am Bau Beteiligten wird nicht gesehen, so dass gegenüber den am Bau Beteiligten keine Konsequenzen in Erwägung gezogen werden.

## *3. Warum konnten die Fräslöcher nicht mit Asphalt oder anderen Materialien verfüllt werden?*

Ein provisorischer Verschluss der Frässtellen mit anderen Stoffen wurde geprüft. So wäre zum Beispiel für den Einbau von Schotter etwa die gleiche Zeit wie für Gussasphalt erforderlich gewesen. Schotter hätte sich aufgrund der geringen Einbaudicke binnen kürzester Zeit wieder herausgefahren und die verbliebenen Reste ohnehin kurze Zeit später wieder ausgebaut werden müssen, was zusätzliche Kosten verursacht hätte. Die Verkehrssicherheit wäre kaum gegeben gewesen. Bei dem Einbau von Gussasphalt handelte es sich zum einen um die schnellste und zum anderen um die projektgemäße dauerhafte Lösung.

## *4. Konnten Rettungsfahrzeuge während der Sperrung die Anna-Ebert-Brücke passieren?*

Darüber, dass während der Verlängerung der Vollsperrung Rettungsfahrzeuge die Brücke nicht passieren konnten, ist dem TBA nichts bekannt. Wie bereits erwähnt, erfolgte die Verkehrssicherung durch eingewiesenes Sicherungspersonal. Bei Bedarf hätte das Sicherungspersonal Rettungsfahrzeuge passieren lassen.

Dr. Scheidemann

S022/16, Anlage 1 - Fotodokumentation