

Kleine Anfrage

des Abgeordneten Karl Nolle
SPD-Fraktion

Thema: Amtspflichtverletzungen im Zusammenhang mit Reparatur- und Rekonstruktionsarbeiten an der am 13.8.02 durch Extrem-Hochwasser teilweise zerstörten Pöppelmannbrücke in Grimma.

Bezug: Dienstaufsichtsbeschwerde der Bürgerinitiative für den denkmalgerechten Wiederaufbau der Pöppelmannbrücke in Grimma an den Ministerpräsidenten Georg Milbradt vom 18.12.2003 als Anhang dieser Anfrage.

1. Hat die Staatsregierung geprüft und mit welchem Ergebnis, ob die Sanierungsarbeiten an der Pöppelmannbrücke Ende der 90er Jahre, die ca. 5 Mio DM kosteten, damals in jeder Hinsicht fachgerecht, im erforderlichen Umfang und nach dem damaligen Stand der Technik durchgeführt wurden?
2. Wie beurteilt die Staatsregierung die Tatsache, dass die Flutschäden an der Brücke aus Herbst 2002, im wesentlichen zwei Pfeiler der östlichen Seite betrafen, nicht offensichtlich ebenso saniert worden waren, wie die anderen Teile?
3. Warum wurde die fachgerechte Reparatur der Hochwasserschäden nicht bis Ende 2002 zum Angebotspreis des Ingenieurbüros Seifert, Leipzig, für ca. 500.000 EUR realisiert?
4. Wurden die dann erfolgten Sprengarbeiten, bei denen ein Teil der Ladung nicht zündeten, fachgerecht und die Beseitigung der zerstörten Pfeiler, die sich bis Oktober 03 hinzog, mit allen notwendigen Genehmigungen ausgeführt und wurde die Auftragsvergabe dazu in jeder Hinsicht korrekt erteilt und welche Kosten sind nun entstanden?
5. Entspricht es den Tatsachen, dass die geborgenen historischen Porphyrtuff-Quader oder Teile davon, erkennbar an den signifikanten Steinmetzzeichen, illegal vom Lagerplatz des staatl. Straßenbauamtes in Grimma auf einen Parkplatz in der Nähe des ehemaligen Kinderferienlagers zwischen Kössern und Böhlen verbracht worden sind und dieser Vorgang von der Bürgerinitiative s.o. fotografisch dokumentiert wurde und was beabsichtigt die Staatsregierung nach Kenntnis des Vorganges zu unternehmen?

Karl Nolle MdL



Dresden, 09. Januar 2004

Eingegangen am: 12.01.2004

Ausgegeben am: 12.03.2004

Bürgerinitiative
für den denkmalgerechten Wiederaufbau
der Pöppelmannbrücke in Grimma

Grimma, 18.12.2003

An den Herrn Ministerpräsidenten des Freistaates Sachsen,
Herrn Prof. Dr. Milbradt
Staatskanzlei

Dresden

Betr.: Dienstaufsichtsbeschwerde gegen den Leiter des Staatlichen Straßenbauamtes
Döbeln/Torgau, Herrn Lutz Nast.

Sehr geehrter Herr Ministerpräsident,

in der Anlage überreichen wir Ihnen ein Schriftstück über die Erkenntnisse der Bürgerinitiative zu den Problemen, die für den Wiederaufbau unserer Pöppelmannbrücke in Grimma durch die Aktivitäten des Straßenbauamtes entstanden sind.

Mit freundlichen Grüßen



Hansgünther Hoidis
04668 Grimma, Tempelbergstraße 42
Telefon und Fax 03437/911 010
Ansprechpartner der Bürgerinitiative

Dieses Material wird im Nachgang den Fraktionen des Sächsischen Landtages mit der Bitte um Unterstützung zur Kenntnis gegeben:

CDU - Hermann Winkler MdL
PDS - Prof. Dr. Peter Porsch MdL
SPD - Karl Nolle MdL

Grimma, den 22. Dezember 2003



Bürgerinitiative für den denkmalgerechten Wiederaufbau der Pöppelmannbrücke in Grimma

Dienstaufsichtsbeschwerde gegen den Leiter des Staatlichen Straßenbauamtes Döbeln/Torgau,
Herrn Lutz Nast

Die Bürgerinitiative zum denkmalgerechten Wiederaufbau der von Matthäus Daniel Pöppelmann zu Beginn des 18. Jahrhunderts im Auftrag der sächsischen Krone errichteten Steinbrücke in Grimma repräsentiert die Forderungen von mehr als 900 Bürgern der Stadt, darunter vieler Flutgeschädigter.

Der Inhalt nachfolgender Beobachtungen veranlaßt die Bürgerinitiative, die für das Straßenbauamt Döbeln/Torgau zuständige Dienstaufsichtsbehörde zu bitten, gegen den Leiter des Amtes, Herrn Lutz Nast, Untersuchungen wegen Amtspflichtverletzungen nach § 839 BGB einzuleiten, die mit einem Disziplinarverfahren verbunden werden sollten. Wir begründen das wie folgt:

Das letzte erhaltene Brückenbauwerk des bekannten Barockbaumeisters Pöppelmann, die Steinbrücke über die Mulde in Grimma, gehörte seit seiner Errichtung dem Land, heute dem Freistaat Sachsen. Ende der 90er Jahre des letzten Jahrhunderts wurde diese Brücke angeblich grundlegend, jedoch offensichtlich nicht im erforderlichen Umfang saniert. Der finanzielle Aufwand betrug damals etwa 5 Mio DM. Auftraggeber für diese Sanierung war das Staatliche Straßenbauamt Döbeln/Torgau, vertreten durch den Amtsleiter, Herrn Lutz Nast.

Durch das extreme Hochwasser vom 13.8.2002 wurde diese Brücke überflutet und teilweise zerstört. Danach konnte festgestellt werden, daß die sanierten Teile der Brücke die Flut fast unbeschadet überstanden hatten, dagegen waren zwei Pfeiler der östlichen Seite zerstört worden, weil sie bei der Sanierung nicht die erforderliche Aufarbeitung erfahren hatten.

Nach dieser Beschädigung der Brücke hatte das Leipziger Ingenieurbüro Dipl.-Ing. Rolf Seifert zusammen mit Bauingenieurstudenten eine Konzeption zur Reparatur der Flutschäden an der Brücke mit der Zielsetzung erarbeitet, gemeinsam mit einem Leipziger Baubetrieb die Brücke bis zum Ende des Jahres 2002 zu einem Preis von etwa 500.000 Euro zu reparieren. Diese Konzeption ist auf einer CD in diesem Ingenieurbüro, Rathenaustraße 52, 04179 Leipzig einzusehen. Für die vorgesehenen Reparaturen wurden seinerzeit alle erforderlichen Genehmigungen eingeholt.

Vom Staatlichen Straßenbauamt Döbeln/Torgau wurde jedoch ein Baubetrieb geordert, der mit den notwendigen Arbeiten bis Anfang Dezember 2002 nicht begann. Den Bürgern und den Kommunalpolitikern in Grimma ist unerkklärlich, wieso Herr Nast nicht einen sofortigen Baubeginn vereinbart und durchgesetzt hatte.

Um die beiden sanierten Brückenpfeiler mit dem erst 2 Jahre alten Mittelträger erhalten zu können, wurde versucht, diese Pfeiler über der Ebene des Niedrigwassers durch horizontale Bohrungen mit 9 Stahlstäben zu sichern. Diese Maßnahme erwies sich als nachteilig, da sich bei nachfolgendem Normalwasser an den verbindenden Stahlteilen Treibgut verfangen hatte und zum unkontrollierbaren Risiko wurde. Anfang Dezember 2002 waren die im Flußbett immer noch lagernden Teile der Brücke angesichts eines befürchteten Winterhochwassers durch den damit verbundenen Rückstau zur Gefahr geworden.

Auf einer Bürgerversammlung Anfang Dezember 2002 rügte der Regierungspräsident von Leipzig, Herr Steinbach, mehrfach Herrn Nast wegen Untätigkeit an der Brückenreparatur in den Monaten September bis November 2002. Herr Nast versprach daraufhin spontan, umgehend mit den Arbeiten an der Brücke zu beginnen. Um der nun öffentlichen Kritik zu begegnen, erfolgte eine weitere Fehlentscheidung durch Herrn Nast, indem ein wenig renommierter Sprengbetrieb mit der Zielsetzung geordert wurde, die einsturzgefährdeten Teile der Brücke

durch Sprengung zu zerkleinern, um sie danach aus dem Flußbett bergen zu können. Vermutlich infolge mangelnder Erfahrung zündete ein Teil der Sprengladungen nicht, sodaß einige Brückenteile in Tag- und Nacharbeit mechanisch zerkleinert werden mußten.

Die Ermittlung zu diesen Vorgängen sollte darüber hinaus prüfen, ob

1. zur Durchführung der Sprengarbeiten alle erforderlichen Genehmigungen und zu welchem Konzept eingeholt wurden, und ob etwa
2. Provisionen in welcher Höhe und in welcher Form an wen gezahlt wurden oder ob Betrieben Nachfolgaufträge in Freilandvergabe versprochen wurden.

Im ersten Halbjahr 2003 erfolgten keine bemerkenswerten Arbeiten an den verbliebenen Fragmenten der Steinbrücke. Damit blieb die extreme Trockenperiode im Frühjahr/Sommer 2003 zur dringend erforderlichen Freilegung mehrerer verlandeter Brückendurchlässe sowie zur Beseitigung der rückstauenden Reste der Brückensanierung vom Jahre 2000 ungenutzt. Erst im Oktober/November 2003 wurden die zerstörten Pfeiler endgültig beseitigt. Das geborgene Steinmaterial (Porphyrtuff) wurde auf dem Gelände des Staatlichen Straßenbauamtes Döbeln/Torgau in Grimma, Leisniger Straße verschlossen gelagert. Im September 2003 entdeckten Mitglieder der Bürgerinitiative an der Straße von Kössern nach Böhlen in Höhe des ehemaligen Kinderferienlagers zur Begrenzung eines offensichtlich privat genutzten Parkplatzes abgelagerte Quader aus Porphyrtuff und stellten fest, daß diese Quader die gleichen Steinmetzzeichen tragen, wie sie an der Steinbrücke in Grimma zu finden sind. Eine Nachfrage beim Grimmaer Bürgermeister ergab, daß diese Steine von der flutzerstörten Brücke in Leisnig stammen sollen.

Am 21.9.2003 beobachtete ein in der Leisniger Straße wohnhafter Grimmaer Bürger, daß vom Lagerplatz des Staatlichen Straßenbauamtes in Grimma Steine der Brücke aus Porphyrtuff per Hand auf einen LKW verladen wurden. Diese Tätigkeit wurde fotografisch dokumentiert. Das Fahrzeug trug das Kennzeichen KM-DJ 106 (oder 108). Auf der Tür war die Anschrift der Firma Rolf Zische, Riesa, Naturstein- und Bausanierung zu lesen.

Es besteht hier Klärungsbedarf hinsichtlich

1. Wer hat die Genehmigung zur Entnahme dieses zwischengelagerten Steinmaterials der Steinbrücke Grimma gegeben und
2. Zu welchem Verwendungszweck und mit ggf. welchen Erlösen wurde dieser Vorgang ausgelöst?

Die Mitglieder der Bürgerinitiative haben mehrfach versucht, sich über das Vorgehen des Staatlichen Straßenbauamtes Döbeln/Torgau Klarheit zu verschaffen und Lösungsvarianten mit dem Ziel der Rettung der Brücke vorgeschlagen. Diese Aktivitäten scheiterten aber an der abweisenden Haltung des Herrn Nast. Wissenschaftlich begründete Erklärungen im Zusammenhang mit der Brücke fehlten gänzlich. Statt dessen wurden wir mit rein subjektiven Äußerungen („bringt nichts“) konfrontiert, die immer nur auf Negationen hinausliefen. Um konstruktive Lösungsvorschläge zum Erhalt des Brückendenkmals hat sich das Straßenbauamt nie bemüht.

Aus seinem autoritären Verhalten der interessierten Öffentlichkeit gegenüber schließen wir, daß der Leiter des Straßenbauamtes, Herr Nast, die Verantwortung für den oben beschriebenen Zustand des Bauwerkes trägt und für die Verschwendung von erheblichen Mitteln persönlich verantwortlich ist.

Der durch das Hochwasser entstandene Schaden an der Steinbrücke, der vom Ing.-Büro Rolf Seifert im Jahre 2002 in Höhe von 500.000 Euro kalkuliert wurde, ist infolge der aufgeführten Fehlentscheidungen und Fehlhandlungen nunmehr auf ein Vielfaches angestiegen (Schätzwert: Faktor 10). Diese Mittel müssen aus Steuergeldern der Staatskasse, bzw vom Bund bereitgestellt werden. Darin liegt unseres Erachtens die Auswirkung einer Amtspflichtverletzung.

Für die Ermittlungen steht bei Herrn Manfred Pippig in Grimma, Hohnstädter Straße, eine umfangreiche Fotodokumentation zur Verfügung; einzelne Fotos sind bei Herrn Hansgünther Hoidis in Grimma, Tempelbergstraße 42 einzusehen.

Für den Inhalt dieses Schreibens zeichnen folgende Vertreter der Bürgerinitiative:

Prof. Dr. med Georg Zeumer
Prof. Dr. med Georg Zeumer

Dr. Werner Reibetanz
Dr. Werner Reibetanz

Dipl.-Ethn. Rudolf Primmer
Dipl.-Ethn. Rudolf Primmer

Dr. Aline Hanschmann
Dr. Aline Hanschmann

Dipl.-Ing. Günther Köhler
Dipl.-Ing. Günther Köhler

Dipl.-Ing. Hansgünther Hoidis
Dipl.-Ing. Hansgünther Hoidis

Christoph Bode
Christoph Bode

Manfred Pippig
Manfred Pippig

Marianne Vichweger
Marianne Vichweger



SÄCHSISCHES
STAATSMINISTERIUM
FÜR WIRTSCHAFT
UND ARBEIT

SÄCHSISCHES STAATSMINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT UND ARBEIT
Postfach 10 03 29 • 01073 Dresden

Sächsischer Landtag
Herrn Präsidenten
Erich Iltgen, MdL
Bernhard-von-Lindenau-Platz 1

01067 Dresden

DER STAATSMINISTER

Dresden, **10. März 2004**

Telefon:

Bearb.:

Aktenzeichen: 54-3944.11/Pöppelmann Brücke
Grimma

(Bitte bei Antwort angeben)

Drucksache 3/10029

Kleine Anfrage des Abgeordneten Karl Nolle, SPD

„Amtspflichtverletzungen im Zusammenhang mit Reparatur- und Rekonstruktionsarbeiten an der am 13.08.02 durch Extrem-Hochwasser teilweise zerstörten Pöppelmannbrücke in Grimma

Sehr geehrter Herr Präsident,

namens und im Auftrag der Staatsregierung beantworte ich die im Betreff bezeichnete Kleine Anfrage wie folgt:

- 1. Hat die Staatsregierung geprüft und mit welchem Ergebnis, ob die Sanierungsarbeiten an der Pöppelmannbrücke Ende der 90er Jahre, die ca. 5 Mio. DM kosteten, damals in jeder Hinsicht fachgerecht, im erforderlichen Umfang und nach dem damaligen Stand der Technik durchgeführt wurden?*

Der Umbau und die Instandsetzung der Pöppelmannbrücke in Grimma erfolgte nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik.

Die Planung und das Genehmigungsverfahren wurden im üblichen Umfang durchgeführt. Hierbei erfolgte die Prüfung des Bauwerksentwurfes durch das Regierungspräsidium Leipzig und die Genehmigung der Planung durch das Sächsische Staatsministerium für Wirtschaft und Arbeit. Vor der Bauausführung wurde die Ausführungsplanung von einem Prüflingenieur für Baustatik (Bautechnik) geprüft.

2. Wie beurteilt die Staatsregierung die Tatsache, dass die Flutschäden an der Brücke aus Herbst 2002 im wesentlichen zwei Pfeiler der östlichen Seite betrafen, nicht offensichtlich ebenso saniert worden waren, wie die anderen Teile?

Eine Verstärkung war zunächst für die zwei Flusspfeiler unerlässlich, da in diese Pfeiler ein neues Mittelteil (Sprengwerk aus Stahlbeton) eingespannt werden musste. Damit wurden zusätzliche horizontale Belastungen eingetragen, die somit eine entsprechende Ertüchtigung für die Flusspfeiler erforderten. Ein zusätzlicher Ertüchtigungsbedarf der benannten 2 Pfeiler der östlichen Seite war zum damaligen Zeitpunkt nicht erkennbar. Insbesondere die durch das Extremhochwasser hervorgerufene höhere Belastung war in ihren Auswirkungen nicht vorhersehbar. Bislang zu verzeichnende Hochwasser hatten diesbezüglich keinerlei Ansatzpunkte ergeben. Infolge des Extremhochwassers kam es selbst am ertüchtigten östlichen Flusspfeiler durch außergewöhnlich hohe Fließgeschwindigkeiten im Sohlbereich zu so schwerwiegenden Auskolkungen unter dem stabilisierten Fundament, dass auch dieser Pfeiler sich verdrehte und ohne weitere zusätzliche Maßnahmen nicht mehr dauerhaft standfest war.

3. Warum wurde die fachgerechte Reparatur der Hochwasserschäden nicht bis Ende 2002 zum Angebotspreis des Ingenieurbüros Seifert, Leipzig, für ca. 500.000 EUR realisiert?

Das vom Ingenieurbüro Seifert vorgelegte Angebot entsprach weder im Umfang noch in der Art der Ausführung den Vorstellungen des Straßenbauamtes Döbeln-Torgau und des von ihm einbezogenen Prüflingenieurs.

4. *Wurden die dann erfolgten Sprengarbeiten, bei denen ein Teil der Ladung nicht zündete, fachgerecht und die Beseitigung der zerstörten Pfeiler, die sich bis Oktober 03 hinzog, mit allen notwendigen Genehmigungen ausgeführt und wurde die Auftragsvergabe dazu in jeder Hinsicht korrekt erteilt und welche Kosten sind nun entstanden?*

Der Auftrag zur Beräumung bzw. Sicherung mit Teilabbrüchen wurde korrekt erteilt. Wegen der vom Bauwerk ausgehenden Gefahren war eine besondere Dringlichkeit gegeben und es wurde eine freihändige Vergabe mit neun Angebotsabfragen durchgeführt. Vier Firmen reichten ihr Angebot zur Wertung ein. Mit allen Firmen wurden Vertragsverhandlungen im Sinne der VOB/A geführt. Alle erforderlichen Genehmigungen, insbesondere eine denkmal-schutzrechtliche und wasserrechtliche Genehmigung, lagen vor.

Die durchgeführten Sprengarbeiten wurden durch den mit dem Teilabbruch beauftragten Auftragnehmer im Rahmen einer Auftragsweiterung (freihändige Vergabe) vertraglich bei einer Fachfirma gebunden.

Zum Zeitpunkt der Bestätigung des Nachunternehmers durch den Auftraggeber bestand kein Grund, an Zuverlässigkeit, Leistungsfähigkeit und Fachkunde der Sprengfirma zu zweifeln.

Das Versagen eines Teiles der Sprengladung ist dem Straßenbauamt Döbeln-Torgau nicht anzulasten. Es war Gegenstand eines eigenständigen Gerichtsverfahrens gegen den zuständigen Sprengmeister.

Fragen der Sicherheit vor Ort wurden zuständigerweise zwischen dem Sprengbetrieb, dem Gewerbeaufsichtsamt Leipzig (Fachaufsicht) sowie der Polizeidirektion geregelt. Letztere führte auch die Aufsicht über die Sprengung aus. Sowohl Polizei als auch Gewerbeaufsichtsamt waren vor bzw. während der Sprengung vor Ort. Das Gelände war durch die Polizei großräumig abgesperrt.

Die Kosten für den Teilabbruch und die Sicherungsmaßnahmen betragen zusammen zirka 1,65 Mio. € (komplett für alle vom Hochwasser hervorgerufenen Schäden an der Brücke, einschließlich Zusatzleistungen, wie z.B. Tauchereinsatz für Gründungsuntersuchungen und Profilierung der Flußsohle).

5. *Entspricht es den Tatsachen, dass die geborgenen historischen Porphyrtuff-Quader oder Teile davon, erkennbar an den signifikanten Steinmetzzeichen, illegal vom Lagerplatz des staatl. Straßenbauamtes in Grimma auf einen Parkplatz in der Nähe des ehemaligen Kinderferienlagers zwischen Kössern und Böhlen verbracht worden sind und dieser Vorgang von der Bürgerinitiative s. o. fotografisch dokumentiert wurde und was beabsichtigt die Staatsregierung nach Kenntnis des Vorganges zu unternehmen?*

Nein, das entspricht nicht den Tatsachen. Es ist nicht bekannt, dass Porphyrtuff-Quader der Pöppelmannbrücke Grimma illegal vom Lagerplatz des Straßenbauamtes Döbeln-Torgau auf einen Parkplatz zwischen Kössern und Böhlen verbracht wurden.

Nach Auskunft des Grundstücknutzers wurden die dort vorhandenen Steine von einer Recyclingfirma erworben. Von dieser Firma wurde schriftlich bestätigt, dass diese Steine aus der ebenfalls vom Hochwasser zerstörten Leisniger Muldebrücke stammen.

Die fotografische Dokumentation bezieht sich auf einen Vorgang im September 2003, bei dem rund 0,8 m³ Quader auf Anweisung des Straßenbauamtes Döbeln-Torgau zur Aufbereitung in einen vom Straßenbauamt beauftragten Steinmetzbetrieb und anschließend zur Zschopau-Brücke in Waldheim transportiert wurden. Es handelt sich um Material, welches in Bezug auf seine Lage in der alten Grimmaer Pöppelmannbrücke nicht mehr zuordenbar war. Die Steine wurden im Zuge der Staatsstraßenbaumaßnahme zur Instandsetzung der auch Pöppelmann zugeschriebenen Brücke in Waldheim eingesetzt.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Martin Gillo