

1. Allgemeines

Der Ortsverbindungsweg hat sicher schon eine lange Geschichte. Er war immer schon eine direkte Verbindung zwischen beiden Dörfern und außerdem Kirchweg zur Kirche Pinnow.



Der Weg führt durch eine reizvolle, abwechslungsreiche Landschaft, geprägt durch die Eiszeit, gelegen zwischen Pinnower See und Binnensee und an den moorigen Randlagen in Richtung Mühlensee.

Diese Situation hat auch Maler animiert, wie z. B. Carl Malchin, den berühmten Landschaftsmaler Mecklenburgs.

Der Weg war bis in die sechziger Jahre des vorigen Jahrhunderts unbefestigt. An verschiedenen Stellen führte er über moorigen Untergrund (auf der Goderner Seite der Brücke, vor dem Ortseingang Pinnow, vor und nach der Kleingartenanlage vor Godern).

In den letzten Jahrzehnten hat der

Weg Veränderungen erfahren, die im Folgenden dargestellt werden.

2. Wegnutzung ab 1956

Bis etwa 1967 war der Weg unbefestigt, die Brücke war als Holzkonstruktion auf Holzpfählen hergestellt und musste deshalb öfter repariert werden.

Etwa 1967 kam ein größeres Ereignis auf den Weg zu. Die damalige F 321 bekam zwischen Rabensteinfeld und Pinnow Ausbau eine neue Linienführung und wurde dafür voll gesperrt. Für den Verkehr musste eine Umleitung her, und die führte über diesen Weg. Der wurde dazu einstreifig mit Ausweichstellen bituminös befestigt, die Holzbrücke wurde vollständig ersetzt durch eine Behelfsbrücke (Holzpfähle, Holz-Auflagerbalken, Stahlträger, Holzbohlenbelag). Die Fahrbahnbreite auf der Brücke dürfte mindestens 3 m betragen haben. Damit war diese Trasse dann auch für LKW-Verkehr geeignet. Nach Fertigstellung der F 321 blieben Weg und Brücke in diesem Zustand bis etwa 1990.

3. Veränderungen, die durch die Gemeinde Pinnow nach der Wende veranlasst wurden.

Nach der Wende hat sich die Gemeinde Pinnow rasch entwickelt, auch was die Verkehrsinfrastruktur betrifft. Innerorts wurde die Wegverbindung von der Straße nach Petersberg bis zur Einfahrt zum Pfarrhaus mit einer Natursteinpflasterdecke versehen. Die Fahrbahn bis zur Brücke erhielt einen bituminösen Belag. Die Fahrbahnbreite zwischen den letzten Privatgrundstücken ist relativ schmal. Die Gemeinde Pinnow hatte die Vorstellung, die Wegverbindung nach Godern zu beruhigen. Sie sollte nur für bestimmte berechnete Bürger der beiden Gemeinden mit Stechkarte an einer Schranke auf der Pinnower Seite befahren werden dürfen, ansonsten sollte der Weg Fußgängern und Radfahrern vorbehalten bleiben.

Diesem Zweck wurde der Ersatzneubau der Brücke untergeordnet. Die Fahrbahnbreite wurde mit 2,10 m festgelegt. Gründung und Unterbau wurden massiv in Stahlbeton ausgeführt (Gründung auf Stahlbetonpfählen). Als Überbau wurde eine Holzkonstruktion gewählt (übereinandergelegte und verbundene Balken, so dass eine größere Bauhöhe erforderlich wurde). Dementsprechend musste die Fahrbahn im Brückenbereich etwas angehoben werden. Die Verkehrsbelastung wurde mit Brückenklasse 16t nach DIN 1072 festgelegt. Es ist davon auszugehen, dass die Ausführungsplanung amtlich statisch-konstruktiv und verkehrsrechtlich geprüft wurde.

Die Lösung mit der Schranke erwies sich jedoch als nicht praktikabel. Vandalismus tat das seinige. Jedenfalls wurde die Schranke bald aufgelassen, so dass der Verkehr, infolge der Fahrbahnbreite von 2,10 m maximal Pkw-Verkehr ohne Beschränkungen zwischen den Dörfern rollte. Die Verbindung wurde auch gern überregional für Ziele in Richtung Rampe und Schwerin genutzt. Die Bereiche ohne Ausweichmöglichkeit (Brücke, Ortseingang Pinnow) regeln sich nach § 1 StVO. Jedenfalls funktioniert im Allgemeinen die Rücksichtnahme auf entgegenkommenden Verkehr.

4. Veränderungen nach der Eingemeindung von Godern 2012

Als „Hochzeitsgeschenk“ erhielt die Ortsverbindung eine neue bituminöse Deckschicht, so dass die Ebenflächigkeit sehr verbessert wurde. An der Brücke wurden keine Veränderungen vorgenommen.

5. Derzeitiger Stand

Die Brücke wurde nun fast 30 Jahre in der derzeitigen Konstruktion befahren. Verkehrsrechtliche Einschränkungen sind nicht bekannt.

Holzbrücken haben nicht die Lebensdauer wie Stahl- oder Massivbrücken (bei diesen wird ein Lebensalter von 100 Jahren angesetzt). Bei Holzbrücken muss man von wesentlich kleineren Werten ausgehen. 20 Jahre wäre schon ein guter Wert.

Alle Brücken werden regelmäßig Brückenprüfungen durch qualifizierte Brückenprüfingenieure unterzogen. Hierzu gibt es ein ausgefeiltes Regelwerk. Alle 6 Jahre wird die Brücke einer Hauptprüfung unterzogen, in der sie auf statische und konstruktive Mängel geprüft wird. Der Erhaltungszustand wird benotet (1-5). Bei einer Note 4 würde das Bauwerk

kurz vor der Sperrung stehen. Drei Jahre nach der Hauptprüfung erfolgt eine Einfache Prüfung, die im Umfang geringer ausfällt.

Die Pinnower Brücke wurde nach dem geltenden Regelwerk geprüft. Vor einigen Jahren ergab die Hauptprüfung, dass zumindest der Überbau ersetzt werden muss. Das war durchaus zu erwarten. Rein rechtlich bestand nun die Forderung, die Mängel abzustellen. Im einfachsten Falle wäre das der Ersatz des Überbaus.

6. Beschlüsse der Gemeinde Pinnow

Die Brücke sollte keinen neuen Überbau in den alten Abmessungen erhalten, sondern auf einen Querschnitt im Zuge eines Ortsverbindungsweges abgestellt werden. Das Regelwerk weist hierzu eine Fahrbahnbreite von 3,50 m aus. Zusätzlich ist eine Notgebahn für Fußgänger vorzusehen. Damit wird die Brücke um mindestens 100 % breiter, so dass auch der Unterbau verändert werden muss.

Die Gemeinde hat ein Ingenieurbüro mit der Vorplanung zur technischen Lösung und zur Kostenschätzung beauftragt. Vorgeschlagen wird ein Stahlüberbau und ein erweiterter Unterbau. Die Brückenrampen (die Dämme vor und nach der Brücke) müssen angepasst werden. Insbesondere auf der Goderner Seite könnte das etwas aufwändiger werden, da zu vermuten ist, dass der Damm auf einer Torfschicht „schwimmt“ (wie z. B. der Paulsdamm im Zuge der B 104, allerdings nicht in der dort vorhandenen Mächtigkeit der Torfschicht).

Dies führt dazu, dass erhebliche Kosten auf die Gemeinde zukommen. In der Kostenschätzung war von einem Betrag von unter 400.000 € die Rede, der Bauwerksentwurf (genauere Berechnung der Kosten) weist jetzt einen Betrag über 400.000 € aus. Dies ist für die Gemeinde eine erhebliche Belastung. Daher hat der Bürgermeister bei der Landesregierung Fördermittel beantragt, zu deren Bereitstellung bis 2020 noch Hoffnungen gemacht wurden. Diese Hoffnung hat sich jetzt zerschlagen, die Kosten sind zu 100 % durch die Gemeinde zu tragen.

Die Verbreiterung der Brücke wurde damit begründet, dass spezielle Fahrzeuge (Schulbus, LKW der Gemeindearbeiter, Feuerwehr) die Brücke passieren müssen.

7. Schlussbemerkung

Dass die Mängel an der Brücke abgestellt werden müssen, steht außer Frage. Auch der Abschied von einer Holzkonstruktion und statt dessen Entscheidung für eine Stahlkonstruktion ist richtig. Unter dem Aspekt der finanziellen Belastung der Gemeinde wäre jedoch die vorher beschlossene 200 %-ige Vergrößerung der Brückenbreite zu überdenken und abzuwägen, ob die Argumente, die sich aus dem dann möglichen Passieren von speziellen Fahrzeugen ergaben, noch so gewichtig sind. Es wäre doch zu überlegen, ob eine geringere Verbreiterung auch sinnvoll ist. Die bisherige Verkehrsbelegung zeigt, dass eine Befahrung ohne weiteres möglich ist. Die Verkehrsbehörde hat dies über Jahre toleriert, warum sollte sie nun ihre Zustimmung verweigern?

Ein weiteres Argument ist die Situation am Ortseingang Pinnow (abgeschwächt auch am Orsteingang Godern). Die Engstelle in der Fahrbahnbreite und die notwendige Abstimmung

der Verkehrsteilnehmer (Tolerierung der einstreifigen Befahrung) sollten Anlass sein, den Verkehr nicht weiter ansteigen zu lassen. Das würde auch von Vorteil sein für die Anlieger an der Natursteinpflasterstrecke in Pinnow (Lärmbelästigung, Engstelle an der KITA), aber auch für Godern.

Daher sollte man vor Baubeginn nochmals alle Aspekte gründlich prüfen, auch wenn schon Kosten für die Planung entstanden sind.

Im Übrigen wird eine größere Baumaßnahme die Verbindung zwischen Pinnow und Godern für längere Zeit für Fahrzeuge unterbinden, denn eine Behelfsumfahrung wird hier nicht möglich sein.

Wie könnte denn eine optimale Lösung aussehen?

Wenn der Unterbau noch intakt ist oder mit geringem Aufwand ertüchtigt werden kann:

Überbau ersetzen durch einen Stahlüberbau, dessen Fahrbahnbreite nur wenig größer ist als die vorhandene Breite. Da der Stahlüberbau eine geringere Bauhöhe erfordert, könnte man die Fahrbahn bei Einhaltung der vorhandenen Konstruktionsunterkante absenken (etwa Niveau wie vor 1990) und damit Breite auf dem Damm gewinnen.

Insgesamt könnten die Kosten erheblich gesenkt werden.

Die Dauer der Sperrung des Ortsverbindungsweges wird auf alle Fälle geringer ausfallen.

Dies ist ein Vorschlag, der natürlich die Prüfung aller Sachzwänge vor der Realisierung erfordert.

Godern, 19.02.2021

Dipl.-Ing. Burkhard Sigener

An Hog Barg 4

19065 Pinnow