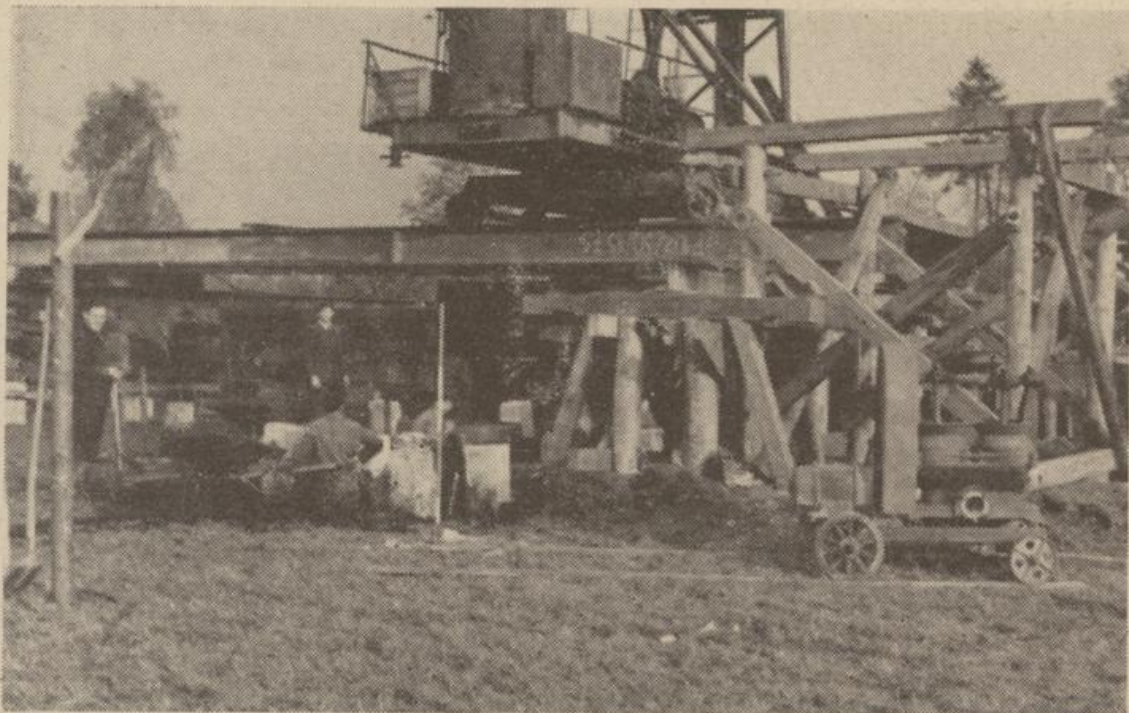


# **Digitales Brandenburg**

**hosted by Universitätsbibliothek Potsdam**

Lehmann, Erich: Der Bau der Umgehungsstraße in Perleberg.



Aufn.: Elmenreich, Perleberg

*Beim Brückenbau*

ERICH LEHMANN, PERLEBERG

### **Der Bau der Umgehungsstraße in Perleberg**

Schon in früheren Jahrhunderten war Perleberg ein nicht unbedeutender Handelsplatz. Viele Güter der Kaufleute wurden hier umgeschlagen und durch Perleberg über die alte Heer- und Landstraße zur Nord- und Ostsee und zu den Hansestädten Hamburg, Lübeck und Bremen befördert. Auch die alte Postlinie Berlin—Hamburg führte durch Perleberg. Der zunehmende Verkehr machte es dann später erforderlich, daß der Ausbau zu einer befestigten Chaussee zwischen Berlin und Hamburg vorgenommen werden mußte. Dem größer werdenden Verkehr fiel dann auch durch den Bau der Chaussee das Parchimer Tor zum Opfer. Der damalige Bürgermeister Eggebrecht ließ das Tor abreißen.

Die ständig stärkere Beanspruchung besonders durch Motorfahrzeuge nach dem ersten Weltkriege brachte es mit sich, daß die Berlin—Hamburger Chaussee laufend verbreitert wurde und dann in den folgenden Jahren mit einer Asphalt- bzw. Teerdecke überzogen wurde. Infolge der weiter zunehmenden Motorisierung vor allem durch Lastfahrzeuge und der ständigen Erhöhung der Zahl der Fahrzeuge überhaupt ergaben sich in den letzten Jahren bei der Durchfahrt der Stadt in dem engen mittelalterlichen Stadtkern große Schwierigkeiten für jeden Kraftfahrer und auch die Bürger unserer Kreisstadt. Die Zahl der Verkehrsunfälle stieg immer mehr an. Im Gegenverkehr — vor allem in der Mühlenstraße mit einer Breite von nur 4,20 m — überrollten die Fernlastzüge teilweise den Bürgersteig. Auch das Straßenpflaster war den großen Lasten der Fernzüge nicht mehr gewachsen und versackte an einigen Stellen.

Der Interzonenverkehr sowie der Bäderverkehr zur Ostsee stieg von Jahr zu Jahr mehr an, so daß sich auch verschiedentlich Verkehrsstockungen innerhalb der Stadtmitte ergaben. Um den Verkehr flüssiger zu gestalten und Zusammenstöße und Unfälle weitestgehend auszuschalten, wurde im Einvernehmen mit der Verkehrspolizei 1956 der Einbahnring im Inneren der Stadt geschaffen, welcher sich auch gut bewährte. Sogar der alte Roland am Markt zeigte bereits Schäden. Er wurde im Jahr 1955 um einige Meter versetzt, um die Straße zu verbreitern. Einige Wohnhäuser im Stadtzentrum bekamen den starken Lastverkehr ebenfalls zu spüren und zeigten verschiedentlich Risse und Verlagerungen.

Die Verlegung der Linienführung der Fernverkehrsstraße 5 erschien daher immer dringender. Im Jahre 1954 wurden dann aus den vorerwähnten Gründen durch die zuständigen Stellen des Bezirkes und des Kreises in Verbindung mit den örtlichen Organen der Stadt die ersten Maßnahmen besprochen und eingeleitet, um eine Änderung in der Linienführung der Fernverkehrsstraße 5 vorzunehmen. Alle Beteiligten waren sich darüber im klaren, die Verkehrsverhältnisse durch Perleberg zu ändern. Zwei Projekte wurden zur Diskussion gestellt, eine südliche Umgehung der Stadt mit 6 Kilometer Länge und eine Nordumgehung mit 2,2 Kilometer Länge.

Als zweckmäßig erschien die Nordumgehung, weil diese schneller durchführbar war und auch Geld und Material eingespart wurde. Ende des Jahres 1954 erfolgte dann auch noch die Vorplanung. Unsere Arbeiter-und-Bauern-Regierung stellte ca. 3 Millionen Mark für den Bau einer modernen Straße zur Verfügung. Im Juli 1956 konnte mit den ersten Bauarbeiten begonnen werden. Der VEB Ingenieur-Tiefbau Brandenburg begann mit dem Bau

der Stepenitzbrücke, und zu gleicher Zeit nahm auch der VEB Bagger- und Förderbetrieb Magdeburg die Ausbaggerung der Bullenwiese an der Stepenitz in Angriff. Dieser Bauabschnitt war wohl einer der interessantesten



Aufn.: Elmenreich, Perleberg

und auch schwierigsten. Hier mußte das Moor bis zu etwa 7 m Tiefe ausgehoben werden. Die Aushebung mußte mit Kies aus unserem Golmer Berg zugeschüttet werden, sowie die Aufschüttung eines Straßendammes von ca. 8 Metern Höhe durchgeführt werden. Durch Einsatz von modernen Spezialgeräten gingen die Arbeiten rasch voran. Nicht immer

gingen alle Arbeiten ohne Störung ab. So mußte das Grundwasser auf der Wiese abgepumpt werden, wodurch sich verschiedentlich Schwierigkeiten in der Wasserversorgung der Bewohner der Matthias-Hasse-Straße ergaben. Die Brunnen versiegten dort, und es mußte ein Anschluß an das Rohrnetz der Stadt Perleberg vorgenommen werden.

Die Stahlbetonbrücke über die Stepenitz war im Mai 1957 fertig, sie kostete ca. 450 000,— DM. Zu gleicher Zeit begann der VEB Straßenbau Greifswald mit den Betonierungsarbeiten der Fahrbahn sowie mit den Pflasterarbeiten in der Putlitzer Straße sowie an den Straßenübergängen bzw. auf der Dammaufschüttung. Die Fahrbahn ist 8,60 m breit und mit einer 25 cm starken Betondecke hergestellt. Etwa 13 000 Quadratmeter der Straßendecke ist aus Beton, während ca. 5500 Quadratmeter mit Kleinpflaster versehen wurde.

Besonderes Augenmerk mußte bei der Einmündung der Umgehungsstraße auf die Berliner Chaussee — am Parkschlößchen — gelegt werden. Hier wird die Kleinbahn nach Kyritz im sehr spitzen Winkel gekreuzt. Um diesen Gefahrenherd für die Zukunft auszuschalten, wird die Kleinbahnstrecke aus dem Stadtgebiet, von der Heinrichstraße bis zum Bahnübergang am Parkschlößchen verlegt. Damit werden gleichzeitig weitere Gefahrenmomente im Stadtgebiet verschwinden und nicht zuletzt die Störung unseres Krankenhauses durch die Bahn beseitigt. Die Verlegung der Kleinbahn beträgt rund 1800 m. Der neue Bahndamm ist bereits aufgeschüttet, und mit der Inbetriebnahme der neuen Strecke ist noch in diesem Jahr zu rechnen.

Die Bauarbeiten der neuen Umgehungsstraße wurden von allen Einwohnern und auch den auswärtigen Kraftfahrern interessiert verfolgt. Während der Bauarbeiten ergaben sich für einige Einwohner der Stadt Einschränkungen durch Sperrung von Wegen u. ä. Auch die Landabgabe durch unsere Kleingartenbesitzer und Obstanbauer war zu regeln, da die neue Straße durch einen Teil unseres Perleberger Obstanbaugebietes führt. Den Dank des Rates der Stadt Perleberg möchte ich auch an dieser Stelle diesen Bürgern für ihre Einsicht aussprechen. Auch sie haben durch die Abgabe von Ländereien, Herausnahme von Obstbäumen und dergleichen Verständnis für die Notwendigkeit dieser Umgehungsstraße aufgebracht und mit dazu beigetragen, daß am 28. September dieses Jahres eine moderne Fernverkehrsstraße dem Verkehr übergeben werden konnte.

Viele Bürger unserer Stadt wohnten der feierlichen Übergabe der Straße durch den Vertreter des Ministeriums für Verkehrswesen, Herrn Kirscheid, bei. Er würdigte die großen Leistungen aller Ingenieure, Techniker



Aufn.: Elmenreich, Perleberg

*Tausende nahmen am Festakt zur Einweihung der Straße teil*

und Bauarbeiter, die alle dazu beitrugen, die Umgehungsstraße termingerecht dem Verkehr zu übergeben. Nachdem der offizielle Fahrzeugkonvoi seine Fahrt über die neue Straße angetreten hatte, rollten anschließend die ersten Fernlastzüge und Personenkraftwagen aus beiden Richtungen über die neue Straße.

Wenn auch anfänglich nicht alle Einwohner von Perleberg für den Bau der Straße waren, so kann heute gesagt werden, daß die Bedeutung der neuen Linienführung der F 5 als richtig angesehen wird und damit für die Stadt bzw. unsere Einwohner Unfälle und Schäden an ihren Häusern vermieden werden. Größere Sicherheit für alle — Einwohner und Kraftfahrer — wurde erreicht.

Denken wir heute daran, wenn wir auf dieser modernen Straße fahren, daß es ein Werk des friedlichen Aufbaues — eine Straße des Friedens ist und daß unsere Regierung und unsere Arbeiter und Ingenieure Neues schufen, um bessere Verkehrsverhältnisse für Perleberg zu erreichen.

Allen Benutzern der Straße nun eine

„Glückliche Fahrt!“



Aufn.: Elmenreich, Perleberg

*Das Band ist zerschnitten*



Aufn.: Elmenreich, Perleberg

*Schon rollen die Fahrzeuge*