

Vereinigung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure in Mecklenburg-Vorpommern e.V.



B 96n Zubringer Stralsund/Rügen – 2. Strelasundquerung

• Optimale Verkehrsanbindung für Stralsund und die Insel Rügen

In Zusammenhang mit dem Neubau der „Ostseeautobahn“ A 20 Lübeck – Stettin, dem Verkehrsprojekt Deutsche Einheit (VDE) Nr. 10, wird das VDE-Zubringerprojekt „B 96 n Stralsund/Rügen“ realisiert. Ziel dieser Maßnahme ist es, eine leistungsfähige Verkehrsanbindung für die Stadt Stralsund und der Insel Rügen an das deutsche/europäische Fernstraßennetz zu schaffen und die Innenstädte und Ortsdurchfahrten im Zuge der bestehenden B 96 vom Durchgangsverkehr zu entlasten. Planung und Bau sowohl der A 20 als auch des Rügenzubringers B 96 n (mit Ausnahme der Ortsumgehung Stralsund) liegen seit 1999 in der Zuständigkeit der DEGES, Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH.

• Ende 2005 wird die A 20 durchgängig befahrbar sein

Für die westliche Anbindung der Region Vorpommern und der Insel Rügen waren Ende 2003 mit Freigabe der A 20-Abschnitte Tessin–Langsdorf im September und Sanitz–Tessin Ende November bereits 150 km der Ostseeautobahn unter Verkehr. Hinzu kommen 78 km für die südliche Anbindung an die A 11 Berlin–Stettin bei Prenzlau. Damit stehen den Autofahrern bereits 230 km oder 70 % der insgesamt 324 km langen A 20 zur Verfügung. Dem straffen Terminplan entsprechend werden bis Ende 2004 weitere derzeit im Bau befindliche Abschnitte der A 20 dem Verkehr übergeben:

- im Oktober Grimmen-Ost bis zur Anschlussstelle (AS) Greifswald (9 km)
- im Dezember der verkehrswichtige Lückenschluß der A 20 südlich von Lübeck im Bereich der Lgr. Schleswig-Holstein/Mecklenburg-Vorpommern (24,6 km)
- im Dezember AS Jarmen bis AS Anklam (10,6 km).

Bis Ende 2005 schließlich werden die letzten Brücken- und Streckenbauarbeiten im Zuge der A 20 – insgesamt 50,8 km – termingerecht fertiggestellt sein:

- Langsdorf/Tribsees bis AS Grimmen-West (17,1 km),
 - AS Greifswald bis AS Gützkow (17,2 km).
 - AS Anklam bis AS Neubrandenburg-Nord (16,5 km)
- mit den Brückenbauwerken Trebeltal (530 m), Großer Landgraben (530 m) und Kleiner Landgraben (306 m).

• Über den neuen Zubringer rückt Rügen ans Festland

Mit der B 96 n wird eine qualitativ hochwertige Verkehrsanbindung geschaffen, die den Verkehr von der A 20 nach Stralsund bzw. Rügen bündelt und so das vorhandene Straßennetz, insbesondere die Bundesstraßen B 96, B 194 und B 105, erheblich entlasten.

Planerisch ist der insgesamt 55,1 km lange Rügenzubringer dreigeteilt:

1. Der 28,6 km lange Festlandsabschnitt ab der AS Stralsund (A 20) bis zur AS Bahnhof Rügendamm einschließlich der Ortsumgehung Stralsund.
2. Die 2. Strelasundquerung inkl. einer Hochbrücke über den Ziegelgraben mit einer Gesamtlänge von 4,7 km (plus 1,6 km Verlegung der B 96 im Bereich der AS Altefähr).
3. Der 20,5 km lange Inselabschnitt zwischen AS Altefähr und AS Bergen.

• Festlandabschnitt

Die gesamte Strecke der B 96 n ab der AS Stralsund (A20) über Wilmshagen



bis zur Verknüpfung mit der Ortsumgebung Stralsund bei Teschenhagen (19,1 km) ist im Bau und wird im Dezember 2004 für den Verkehr freigegeben.

Bereits weit fortgeschritten ist die Realisierung der 16,3 km langen Ortsumgebung Stralsund in Zuständigkeit der Straßenbauverwaltung des Landes Mecklenburg-Vorpommern. Im November 2002 wurde der 3,3 km lange Abschnitt zwischen dem Knoten Umspannwerk und der AS Bahnhof Rügendamm für den Verkehr freigegeben. Am 10. Oktober 2003 folgte der IV. Bauabschnitt der Ortsumgebung Stralsund (6,1 km) sowie zeitgleich die ebenfalls fertiggestellte Verknüpfung zwischen dem Grünhofer Bogen und der B 194 n. In 2004 wird der im Bau befindliche Abschnitt vom Knoten Umspannwerk bis zur Verknüpfung mit der B 194 n fertiggestellt. Für den letzten westlichen Teilabschnitt der Ortsumgebung von der B 194 n bis zur B 105 ist im Mai 2004 der Antrag auf Einleitung des Planfeststellungsverfahrens gestellt.

• 2. Strelasundquerung

Für die 2. Strelasundquerung – AS Bahnhof Rügendamm bis AS Altefähr – wurde das Planfeststellungsverfahren mit dem Ergänzungsbeschluss für die Verbreiterung der 2. Strelasundquerung zur Anlage eines Zusatzfahrstreifens am 30. März abgeschlossen. Die Rechtsmittelfrist endete am 14. Juni, so dass nunmehr die Bestandskraft für beide Planfeststellungsbeschlüsse vorliegt.

Gegen die seilverspannte Brücke im Bereich des Ziegelgrabens wurde wegen des Vogelschlagrisikos im Rahmen des Vogelzuges und der Austauschbeziehungen zwischen den westlich und östlich der 2. Strelasundquerung gelegenen, geschützten Vogelschutz- und FFH-Gebieten bei der Europäischen Union Beschwerde eingeleitet. Die EU-Kommission hat die Bundesrepublik Deutschland um eine entsprechende Stellungnahme gebeten.

Um dieser Forderung nachzukommen, hat die DEGES ergänzend zu den bisherigen Untersuchungsergebnissen seit dem Spätsommer 2002 umfangreiche Kartierungen im Bereich des Ziegelgrabens und des Strelasunds durchgeführt. Es wurden der Herbstzug, das Winterrastgeschehen sowie der Frühjahrszug 2003 im Bereich der 2. Strelasundquerung erfasst. Es ist nachgewiesen, dass für die Zugvögel das Kollisionsrisiko gering ist und erhebliche Beeinträchtigungen der Bestände nicht hervorgerufen werden. Die Ergebnisse wurden in einem Schlußbericht zusammengefasst und der EU-Kommission vorgelegt.

Die Ausschreibung zum Bau der 2. Strelasundquerung ist abgeschlossen. Das Brückenbauwerk zur Querung von Ziegelgraben und Strelasund mit einer Gesamtlänge von ca. 2,83 km besteht aus



- Vorlandbrücken Stralsund (644 m) im Bereich AS Bahnhof Rügendamm
- Ziegelgrabenbrücke (583 m, seilverspannte 1-Pylonbrücke, lichte Höhe 42m)
- Vorlandbrücken Dänholm/Strelasund (1065 m)
- Strelasundbrücke (539 m).

Hieran schließt bis zur Insel ein Dammbauwerk (460 m) und bis zur AS Altefähr ein Streckenabschnitt (730 m) an.

Der Auftrag wurde Anfang Juni erteilt, so dass voraussichtlich noch im August der 1. Spatenstich erfolgt. Die Fertigstellung ist für 2007 vorgesehen.

Die 2. Strelasundquerung wird aus dem Bundesfernstraßenhaushalt finanziert, so dass für deren Nutzung keine Maut erhoben wird. Die verbleibenden rund 50 km des Rügenzubringers werden von der EU mit Mitteln aus dem EFRE-Strukturfond gefördert.

Abschnitt auf der Insel Rügen

Mit der frühzeitigen Fertigstellung der Verlegung der B 96 malt im Anschlussstellenbereich der künftigen AS Altefähr wird die erforderliche Baufeldfreiheit für den Baubeginn der 2. Strelasundquerung im Sommer 2004 gewährleistet.

Für die beiden Planungsabschnitte der B 96 n auf der Insel Rügen AS Bergen bis AS Samtens-Mitte (9,1 km) und Samtens-Mitte bis AS Altefähr (11,4 km) einschließlich des Neubaus eines parallelen Radweges von der AS Bergen bis zur AS Altefähr liegt die Zustimmung des BMVBW vor. Das Planfeststellungsverfahren für diesen 20,5 km langen Abschnitt ist eingeleitet. Ein Baubeginn wird im Sommer 2005 angestrebt.

Umfassende Maßnahmen zum Ausgleich der Eingriffe in die Natur

Die mit dem Bau der 2. Strelasundquerung hervorgerufenen Eingriffe in Natur und Landschaft werden ausgeglichen oder es werden Ersatzmaßnahmen vorgesehen. Als Ausgleich für die dennoch unvermeidbaren Eingriffe in die maritimen Flachwasserlebensräume im Bereich des Strelasundes wird ein Großteil der Ausgleichsverpflichtungen im Südosten der Insel Rügen gebündelt. Auf einer Fläche von ca. 215 ha wird dort die Mellnitz-Üselitzer Wiek (eine heute trockengelegte Meeresbucht) renaturiert. Die bauliche Umsetzung der Renaturierungsmaßnahme ist für 2004 vorgesehen.

Den besonderen Umwelanforderungen wird auf allen Ebenen des Planungs- und Baugeschehens in vollem Umfang Rechnung getragen.

Der Schutz der Zugvögel wird zusätzlich durch technische Maßnahmen erhöht. So wurde für die Tragseile der Hochbrücke ein Seilquerschnitt ausgewählt, der nachweislich für Vögel gut erkennbar ist. Überflughilfen auf den Brückenbauwerken verhindern das Einfliegen von Vögeln in den Verkehrsraum. Auf eine Beleuchtung der Brücke wird verzichtet, um eine Lockwirkung für nachts ziehende Vogelarten zu vermeiden.

DEGES Berlin

„Auswertung unserer Seminarveranstaltungen 2004 in Linstow“

Es wurden im Jahr 2004 insgesamt 5 Seminarveranstaltungen durchgeführt mit den folgenden Fachthemen:

Tag d. Veranstaltung	Thema	Seminarleiter	Teilnehmer (dav. Nichtmitglieder)	
1. 29. Jan. 2004	Planungstag	Hr. Schubert	90	(07)
2. 19. Febr. 2004	Asphaltstraßenbau	Hr. Peitz	88	(10)
3. 04. März 2004	Brückenbau	Hr. Nagel	89	(09)
4. 01. April 2004	Erdbau, Baugrund; Baurecht	Hr. Krause	78	(04)
5. 22. April 2004	BAB A 20 (Landesgrenze S-H/ M-V bis AS Schönberg) und Wakenitzbrücke als Exkursion	Hr. Dr.-Ing. Uhlig	53	(---)

Die Veranstaltungen wurden, wie die Aufstellung zeigt, im zentralen Veranstaltungsort „Van der Valk Ressor Hotel“ Linstow gut besucht, die Teilnehmer haben die vorbereiteten Themen gut angenommen. Die eingeladenen Referenten boten in den Fachvorträgen wieder viel Neues, die sich anschließenden Diskussionen bestätigten dies. Insgesamt waren die Veranstaltungen sehr interessant und gut organisiert; das bestätigten auch viele Referenten.

Die neue Organisationsform, bei der der bestimmte Seminarleiter selbst für die Auswahl der Vortragsthemen und Referenten zuständig ist, hat sich gut gemacht, zumal die Experten auf ihren Fachgebieten selbst am Besten Bescheid wissen.

Die Erhebung der Teilnahmegebühr für Nichtmitglieder unserer VSVI erwies sich als gut, da die Fachinteressierten kamen (bis zu 11% waren teilnehmende Nichtmitglieder, von denen die meisten auch bezahlten) und entsprechende Einnahmen (insgesamt rd. 650,-Euro) möglich waren. Durch die Kassierung an der Tageskasse wurden so die Einnahmen erzielt, die dann für die Zahlung der auftretenden Kosten verwendet werden konnten. Die Einnahmen wurden beim Schatzmeister, Herrn Kropp, abgerechnet. Die

weiteren finanziellen Forderungen (Raummiete und Vortragstechnik, Honorare, Reisekosten) wurden von der GF-VSVI-MV e. V. beglichen. Da das Mittagessen als einzige Refinanzierung für das „Van der Valk Ressor Hotel“ Linstow kaum noch abgenommen wird, werden künftig andere Regelungen getroffen werden müssen, damit weiterhin das Niveau unserer Seminartagungen gehalten werden kann.

Die Mitgliederzahl unserer Landesvereinigung hat sich auch durch die Seminarveranstaltungen erhöht. Sie stieg von 628 (Ende 2003) bis auf 642 Mitglieder (Ende April 2004). Somit ist der Erfolg unserer Arbeit auch in den ständig steigenden Mitgliederzahlen zu erkennen. Ein herzliches Dankeschön an Herrn Schubert für die Organisation der thematischen Vorbereitung und an Herrn Krause als Organisator vor Ort.

Einzelne Referenten haben uns freundlicherweise ihre Vorträge, die wir ins Internet stellen konnten, überlassen. Sie können unter www.vsvi-mv.de heruntergeladen werden.

Matthias Nagel, GF

Bericht zum VSVI-Seminartag am 29.01.2004 zum Thema „Aktuelle Straßenbauprojekte, Richtlinien der Straßenplanung“

Im Mittelpunkt der Seminarveranstaltung standen die Referate der Herren Seiler (IVV Aachen) und Taschenbrecker (SBA Schwerin) über den Planungstand der Autobahnen A 14 (Schwerin

- Magdeburg) und der A 241 (Schwerin - Wismar). Deutlich wurde, dass diese für Mecklenburg - Vorpommern und dessen wirtschaftliche Aufwärtsentwicklung hochbedeutsamen

Projekte planerisch nur zu bewältigen sind, wenn alle umweltrelevanten Fragen eindeutig geklärt sind. Dies gilt vor allem unter dem Aspekt, dass EU-Schutzgebiete (FFH-, IBA- und SPA-Gebiete) von den Autobahnplanungen betroffen sind. Hier konnte insbesondere der Vortrag von Herrn Dr. Mierwald vom Kieler Institut für Landschaftsökologie einen wesentlichen Beitrag dazu leisten, „Licht“ in diese weitestgehend noch recht unbekannt Problematisierung zu bringen.

Mit besonderem Interesse wurde auch der Vortrag von Frau Dr. Lemke (BAST) verfolgt, der einen Ausblick auf die zukünftigen Tendenzen des Vorschriftenwerkes der Straßenplanung gab und zugleich den Bogen zu bestehenden Vorschriften, nämlich zum Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, spannte.

Ein weiteres Highlight bildeten die Ausführungen von Herrn Bender zum Thema „Straßenbauplanungen in Mecklenburg-Vorpommern“. Hier wurde deutlich, dass vor allem der neue BVWP - soweit er in Kürze bis 2010 verwirklicht wird - einen spürbaren Beitrag zum weiteren Aufbau der Verkehrsinfrastruktur in Mecklenburg - Vorpommern leisten wird.

Das deutliche Interesse an den Seminarthemen zeigte sich nicht nur an dem beachtlich großen Teilnehmerkreis, sondern auch an den regen Fragen und Diskussionsbeiträgen zu den einzelnen Vorträgen.

Schubert

Fachbericht zum Seminartag „Asphaltstraßenbau“ am 19.02.2004

Der Seminartag „Asphaltstraßenbau“ fand bei unseren Mitgliedern wie jedes Jahr ein reges Interesse. Ca. 90 Teilnehmer hörten 4 interessante Vorträge und machten von der Möglichkeit diese Fachthemen zu diskutieren regen Gebrauch.

Zum Thema „Anforderungen an mineralische Baustoffe für Binder- und Deckschichten und ihre Auswirkungen auf die Eigenschaften der Asphaltdecken“ referierte in Vertretung von Herrn Dr. Haase Herr Dipl.-Ing. Oelkers vom Nordlabor Pinneberg. Sehr deutlich wurde die Bedeutung der Mineralstoffeigenschaften, der Sieblinie, der Kornform, des Schlagzertrümmerungs- und des PSV-Wertes für die Asphalteeigenschaften und für die Verarbeitungswilligkeit des Asphaltes herausgestellt.

Der abschließende Hinweis auf die Einführung der Europa-Mineralstoffnorm zum 01.06.2004 war für viele Zuhörer nochmals Anstoß, sich mit dieser Thematik zu beschäftigen.

Mit seinem Vortrag „Rezeptierung von Asphalt-Deckschichten, Aussagen einer Eignungsprüfung und abzuleitende Schlussfolgerungen für die Einbaufirma“ rundete Herr Prof. Dr. Damm den Themenkomplex „Asphalttechnologie und Asphaltproduktion“ ab. Tiefgründig erläuterte er die Probleme der fachgerechten Rezeptierung. Ausgehend von einer detaillierten Ausschreibung mit Angaben zur Bauklasse, zu Klimaverhältnissen, geforderten Mischgut- und Bitumensorten, ist unter Beachtung des technischen Regelwerkes – ZTV-en, VOB, Liefer- und technische Prüfbedingungen – eine objektspezifische Eignungsprüfung zu erarbeiten.

Anschließend wurde die Notwendigkeit der volumetrischen Bitumenbemessung herausgearbeitet. Der Zusammenhang zwischen Hohlraumgehalt im Asphalt, Hohlraumgehalt im Mineralstoffgemisch, Bindemittelvolumen und Hohlraumfüllungsgrad wurde erläutert und die Auswirkungen auf die Qualität des Asphaltmischgutes bewertet.

Von besonderer Bedeutung für die Teilnehmer aus den Bereichen der Einbaufirmen und der Verwaltung waren die Vortragsabschnitte

- Aussagen einer Eignungsprüfung
 - abzuleitende Schlussfolgerungen aus einer Eignungsprüfung.
- Hieraus sind von den Fachkollegen die entsprechenden Schlussfolgerungen für den Einbau und von der Straßenbauverwaltung die richtigen Aussagen aus den Kontrollprüfungen zu ziehen.

Am Nachmittag referierte Herr Dipl.-Ing. Kai Adler zum Thema „Anforderungen an den Asphalteinbau“

- Verdichtung
- Schichtenverbund
- Nähte und Anschlüsse
- Randausbildung
- Griffbarkeit.

Er trug die Erfahrungen der beiden Prüfinstitute, Baustoffprüfstelle Wismar und Baustoff- und Umweltlabor Adler, zum obigen Thema vor.

Die Bedeutung der Verdichtung, des Schichtenverbundes, der qualitätsgerechten Naht und Anschlussausbildung sowie der Randbereichsabdichtung wurde durch Bild- und Zahlenmaterial belegt. Das Fazit des Vortrages war, nur die gemeinsamen Anstrengungen von Asphalthersteller und Asphalteinbauer garantieren ein qualitativ hochwertiges Endprodukt, das den Anforderungen der Verkehrsteilnehmer entspricht.

Herr Dipl.-Ing. Schwarz vom Wirtschaftsministerium Schwerin beendete mit seinem Erfahrungsbericht „Asphalt“ 12 Jahre Asphaltstraßenbau gemäß ZTV-Asphalt in Mecklenburg-Vorpommern aus Sicht der Straßenbauverwaltung den Seminartag „Asphaltstraßenbau“.

Nach einem kurzen historischen Abriss analysierte Herr Schwarz den Qualitätsstand des Asphaltstraßenbaus in unserem Bundes-

land. Mit Stolz und Zufriedenheit haben alle Seminarteilnehmer die durchweg positive Beurteilung durch das Wirtschaftsministerium zur Kenntnis genommen.

Sehr deutlich wurden durch Herrn Schwarz auch Hinweise gegeben und für den Straßenbau formuliert, um noch effizienter zu arbeiten. Die zukünftige Arbeit sollte sich auf nachfolgende Schwerpunkte konzentrieren:

- Erhöhter Einsatz von Ausbauasphalt
- Reduzierung der Lärmpegel durch Einsatz feinkörniger Deckschichten und offenerporiger Deckschichten
- Verbesserung des Schichtenverbundes durch die Verwendung von Kompaktasphalt

- Erhöhung der Lebensdauer der Deckschichten durch höhere Verdichtungsgrade (> 98 %)
- Bau von hellen Asphaltdeckschichten durch Verwendung heller Grundgesteine und Bewertung dieser nach dem Leuchtdichtkoeffizienten q_0 .

Es kann eingeschätzt werden, dass die Teilnehmer der Veranstaltung fachlich gut informiert wurden und ihnen ein interessantes Programm geboten wurde.

Peitz, Vorsitzender der VSVI-Bezirksgruppe Schwerin

Seminarveranstaltung „Brückenbau“ am 04.03.2004 in Linstow

Der diesjährige Seminartag „Brückenbau“ versprach eine gute Themenauswahl mit namhaften Fachkollegen/-innen als Referenten. Der kleinere Saal im „Van der Valk Ressor Hotel“ Linstow war gut gefüllt mit Brückenbauern aus Mecklenburg- Vorpommern und anderen Bundesländern wie z. B. Schleswig- Holstein. Die eingeladenen Referenten boten in den Fachvorträgen wieder viel Neues und Interessantes, was sich auch in den anschließenden Diskussionen bestätigte.

So begannen die Herren Dipl.- Ing. Kock und Dr. Ing. Kleinhanß von der DEGES mbH Berlin zu ihrem Vortrag „2. Strelasundquerung im Zuge der B96n, Rügenzubringer und B 96n auf Rügen“ mit einem Überblick über den Stand herausragender Bauwerke an der gesamten BAB A 20 (z. B. Wakenitzquerung, Brücke über die Maurine, Recknitztalquerung).

Danach wurden unterschiedliche Brückenbauwerke entlang des Rügenzubringers vorgestellt:

- Rahmenbrücke als typisches Ü- Bauwerk mit Stützweite bis über 20 m in Stahlbetonbauweise
- DB- Überführungsbauwerk als Stabbogenbrücke mit Stützweite 51,50 m
- Wildbrücke als Bogentragwerk aus Holz, 0,60 – 3,00 m überschüttet, Kämpferabstand 35,00 m
- Strelasundquerung mit einer Gesamtlänge von 3,0 km, damit die Ziegelgrabenbrücke mit $l = 650$ m als Schrägseilbrücke, Ausbau für dreistreifigen Verkehr, Fertigstellung geplant 2007

Im zweiten Vortrag wurde durch Frau Dipl.-Ing. Gallasch und Dipl.-Ing. Koepke von der BAUGRUND Ingenieurgesellschaft mbH Stralsund die „DIN 1054 als neues Vorschriftenwerk zur Baugrundberechnung mittels DIN-FB“ vorgetragen. Dabei wurde die neue DIN 1054 mit den Sicherheitsnachweisen im Erd- und Grundbau mit dem Teilsicherheitskonzept nach Eurocode an Hand von Folien vorgestellt. Auf der Einwirkungsseite und Widerstandsseite werden Teilsicherheitsbeiwerte eingeführt, um hiermit im neuen Sicherheitskonzept zu rechnen:

- Grenzzustand der Tragfähigkeit GZ 1: z. B. Aufschwimmen, Grundbruch
- Grenzzustand der Gebrauchstauglichkeit GZ 2: z. B. Setzungen

(Verformungen ohne Teilsicherheitsbeiwerte nachweisen!)

Die Beanspruchungen sind nach Einwirkungskombinationen (EK) und Sicherheitsklassen (SK) zu kombinieren. Zum Schluß wurde über die Beobachtungsmethoden berichtet, die in der DIN 1054 geregelt sind. Die im Vortrag verwendeten Beispiele können unter www.vsvi-mv.de heruntergeladen werden.

Der dritte Fachvortrag wurde uns vom namhaften Fachkollegen Dipl.-Ing. Dr.-Ing. E.H. Saul vom Ingenieurbüro LAP Stuttgart mit dem Thema „Müssen kostengünstige Brücken hässlich sein?“ gehalten. Dabei gelang es ihm auf eindrucksvolle Weise den Bogen von großen Brücken, die er selbst in aller Welt mitgeplant hat, bis hin zu Details an normal großen Brücken mit den Planungs- und Gestaltungsaufgaben zu spannen, die in der Regel unsere Tätigkeit ausmachen. Einige Kernaussagen lauteten wie folgt:

- Die Wahl der Konstruktion ist immer in Abhängigkeit von Stützweite und Belastung vorzunehmen (z.B. Stahlbeton, Spannbeton, Verbundbau oder Stahlbau).
- Die Wahl des richtigen Montageverfahrens hat einen wesentlichen Einfluss auf die Kosten.
- Wichtig ist die gefällige Ausbildung der geometrischen Verhältnisse von Brückenbauteilen, wie z.B. Stützen, Pylone, Querschnittsgestaltung.
- Teure Brücken entstehen meistens im Zusammenhang mit Architektenentwürfen mit statisch unsinnigem Tragwerk. Deshalb ist die Wahl eines sinnfälligen Tragsystems wichtig.
- Weitere Gestaltungsmöglichkeiten sind durch Ausbildung spezieller Geländerformen, Lärmschutzwände oder Entwässerungssysteme gegeben.
- Eine günstige Farbauswahl kann entsprechend wirken.

Im letzten Fachvortrag des Brückenbautages stand das „Wasserstraßenkreuz Magdeburg mit seiner Vorgeschichte, Planung und Ausführung“ im Mittelpunkt, das von den Herren Dipl.-Ing. Menzel als Leiter des Wasserstraßen-Neubauamtes Magdeburg und Dipl.-Ing. Grassl vom Ingenieurbüro GRASSL GmbH Hamburg referiert wurde. Das Wasserstraßenkreuz dient der Verkürzung der Binnenwasserstrecke zwischen Rhein und Berlin und der



Sicherung der Schifffahrt wegen variabler Wasserstände der Elbe (zusätzliche Staustufen können vermieden werden). Das Wasserstraßenkreuz Magdeburg besteht aus den Bauwerken:

- Kanalbrücke über die Elbe
- Doppelsparschleuse Hohenwarthe
- Sparschleuse Rothensee

Die Kanalbrücke über die Elbe ist eine Trogbücke mit einer Gesamtlänge von 900 m (davon 200 m über die Elbe und 700 m über das Vorland). Die Breite des Kanaltroges beträgt 34 m (einspuriger Schiffsverkehr).

Es wurden 24.000 t Konstruktionsstahl verbaut.

Bei den Belastungsannahmen sind z. B. Eigengewicht mit Wasserstand, Eisdruck, Temperatur, Setzungsdifferenzen, gesunkenes Schiff maßgebend.

Abschließend ist festzustellen, dass der diesjährige Brückenbautag im Rahmen der VSVI-Seminarreihe eine sehr gelungene und interessante Veranstaltung gewesen ist.

Matthias Nagel, Seminarleiter

Kurzbericht zum Seminar am 01. April 2004 Baugrund / Baurecht

Es waren rund 80 Teilnehmer anwesend. Obwohl an diesem Tag ja eigentlich 2 fachlich unterschiedliche Themen behandelt wurden, hat sich hieraus kein Nachteil ergeben. Einige Teilnehmer haben sich speziell den Vor- bzw. Nachmittag an der Veranstaltung vorbehalten. Der Vormittag mit dem Thema Baugrund war vor allem durch die praktischen Darstellungen von Herrn Rascher (DEGES) und Herrn Cejka (Fa. Möbius) zum Thema „Große Hölle“, an der A 20, in Kombination mit den theoretischen Darlegungen von Herrn Dr. Rehm (Geotechnik-Labor HRO) und Herrn Kuhner zum Thema Baugrundverbesserungen sehr interessant. Es sollte jeder einmal auch nach Fertigstellung dieses Abschnittes der A 20, sich diesen Bereich ansehen. Es ist eine einmalige technische Lösung.

Nach der Mittagspause ging es dann in das Vergabe- und Vertragsrecht und mit Herrn MR Poppinga aus dem BMVBW hatten die Anwesenden einen erstklassigen Referenten, der so zu sagen aus

erster Hand „aus dem Nähkästchen plauderte“ ..

Es zeigte sich wieder einmal wie kompliziert die Umsetzung und Anwendung der Vorschriften im Vergabe- und Vertragsrecht sind. Mit dem zweiten Referenten des Nachmittags Herrn Dr. Bau kam es dann zu einem Thema, welches heute auf dem Bau mehr denn je gefragt ist. „Vertrag kommt von vertragen. „Wie das funktionieren kann wurde an einigen Beispielen erläutert. Und das waren zum Beispiel der Potsdamer Platz in Berlin und die Projektgesellschaft Daimler-Chrysler. Äußerst interessant auch mal so einige neue Begriffe wie Claim-Anticlaim-Management zu hören und was dahinter steckt. Auch der Begriff Mediation wird wohl zukünftig bei Streitigkeiten auf dem Bau nicht mehr wegzudenken sein.

B. Krause, D. Greßmann

Jahreshauptversammlung

der Mitglieder der Gemeinschaft zur Förderung der fachlichen Fortbildung der Straßenbau- und Verkehringenieure in Mecklenburg-Vorpommern e.V.
am 26. 03.2004 im Schlosshotel Klink in Klink bei Waren

Die jährliche Mitgliederversammlung der Fördergemeinschaft des VSVI Mecklenburg-Vorpommern fand im März 2004 im Schlosshotel Klink statt.

Neben dem jährlichen Rechenschaftsbericht und dem Bericht der Rechnungsprüfung stand die Wahl eines neuen Vorstandes auf dem Programm.

Nach Eröffnung der Veranstaltung und Begrüßung der Teilnehmer durch den Bevollmächtigten der Fördergemeinschaft Herrn Dr. Krüger hielt der Landesvorsitzende des VSVI Mecklenburg-Vorpommern Herr Thomas Taschenbrecker sein Grußwort und dankte allen Mitgliedern der Fördergemeinschaft für ihre jährliche Unterstützung des Vereinslebens der VSVI.

Im Anschluss daran verlas der Vorsitzende des Fördervereins Herr Diete den Rechenschaftsbericht und den Ergebnisbericht der Finanzprüfer.

Das Geschäftsjahr 2002 schloss mit einem Überhang in 2003

von		~ 9.300,00 €
Einnahmen 2003 aus Mitgliedsbeiträgen		10.700,00 €
Gesamtausgaben 20,03		8.100,00 €
darunter	Linstow	1.300,00 €
	Bezirksgruppen	3.300,00 €
	Gebühren/Sonstiges	600,00 €
	VSVI-Chronik	2.900,00 €
Übertrag in 2004		11.900,00 €

Nach dem Rechenschafts- und Finanzbericht wurde der Vorstand durch die Mitgliederversammlung von seinen Aufgaben entlastet.

Für den neuen Vorstand der nächsten 4 Jahre wurden vorgeschlagen und einstimmig gewählt:

- | | |
|-------------------------------------|-----------------|
| Herr Dipl.-Ing. Jochen Diete | - Vorsitzender |
| Herr Dipl.-Ing. Hans - Werner Lemke | - Schatzmeister |

Herr Dr.-Ing. Michael Krüger - Bevollmächtigter
 Herr Dipl.-Ing. Reinhard Kropp - Schriftführer.
 Als Rechnungsprüfer wurden bestätigt:
 Herr Dipl.-Ing. Gerd Puls
 Frau Brigitte Meger.

Die Haupttätigkeit des Fördervereins bezog sich auch 2003 wieder auf die finanzielle Absicherung der fachlichen Fortbildung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure.

Diese Fortbildungsmaßnahmen bestanden vornehmlich aus

1. den Seminarveranstaltungsreihen der VSVI jeweils zum Jahresbeginn in Linstow.

Es wurden 2003 insgesamt 6 Seminarveranstaltungen durchgeführt mit den verschiedenen Fachthemen.

Die Veranstaltungen wurden gut besucht. Insgesamt waren die Veranstaltungen sehr interessant und gut organisiert; das bestätigen auch viele Referenten.

2. den Fortbildungsveranstaltungen der VSVI-Regionalgruppen.
 3. die Verkehrsbauseminare an der Fachhochschule Neubrandenburg.

Zurzeit zählt die Fördergemeinschaft 39 Mitglieder (2003 42 Mitglieder). Seit der letzten Mitgliederversammlung am

14. März 2003 sind keine neuen Mitglieder dazugekommen. Durch Insolvenz bzw. Abmeldung sind im gleichen Zeitraum ausgeschieden:

- PLANIVER Neubrandenburg
- Rohwer und Partner Flensburg
- Ing. Büro Koldrack, Bernhardt & Partner Rostock

In der Diskussion wurden schwerpunktmäßig behandelt:

- Unterstützung FH Neubrandenburg
- Liste der Fördervereinsmitglieder
- Mitgliedergewinnung
- VSVI-Veranstaltungen in Linstow
- Werbemöglichkeiten

Abschließend dankte der Vorsitzende der Fördergemeinschaft, Herr Dipl.-Ing. Jochen Diets, nochmals allen Mitgliedern für ihren jährlichen geleisteten finanziellen Beitrag zur Unterstützung der VSVI Mecklenburg-Vorpommern.

Dr. M. Krüger, H.-W. Lemke

Berichte aus den Bezirksgruppen

Bericht zur VSVI – Fachexkursion der Bezirksgruppe Stralsund nach Dresden vom 19.06. bis 21.06.2003

Das bei unseren jährlichen Ausflügen neben den fachbezogenen Besichtigungen die Kultur und der Spaß nicht zu kurz kommen, hat sich herumgesprochen. Das Interesse war entsprechend groß und so mussten neben einem Reisebus (50 Pers.) einige Privatfahrzeuge mit eingespannt werden.

Die Anfahrt erfolgte über die B96. Die Nutzung der OU Greifswald, der A20 – Peenequerung sowie 80 km A20 bis Prenzlau zeigten anschaulich den enormen Fortschritt für diese Region und MV.



Nach der Ankunft in Dresden besichtigten wir die Arbeiten am Wiederaufbau der Dresdner Frauenkirche. Trotz Baustellensperre konnten wir nach einer Einführung die Unterkirche betreten. Die Arbeiten an der Hauptkuppel standen kurz vor der Vollendung. Im August 03 werden die Außengerüste fallen und den Blick freigeben für dieses

einzigartige Bauwerk, das im wahrsten Sinne aus Ruinen auferstanden ist. Der Tag wurde abgerundet mit einer zünftigen Rad-dampftour Elb aufwärts mit Radeberger und Dixieland.

Am folgenden Tag stand die Neugestaltung des Wiener Platzes vor dem Hauptbahnhof auf dem Programm. Unser VSVI – Kollege Herr Koetnitz, Leiter des Tiefbauamtes, gab uns vor Ort eine interessante und schwungvolle Einführung in die Generalplanung der Stadt Dresden auch im Zusammenhang mit dem Bau der A17. Die Untertunnelung des Wiener Platzes sowie eine Quartierbebauung bilden ein neues Eingangstor für Dresden.

Ein Muss für jeden Autofan ist der Besuch der Gläsernen Manufaktur von VW. Leider wurde gestreikt und die Bänder standen still. Die Führung vermittelte trotzdem einen interessanten Einblick in die so ganz andere Art, ein Auto der Luxusklasse zu bauen. Nach einem Stadtrundgang waren wir gespannt auf das Programm der „Herkuleskeule“.

Titel: „Grand Brie“! (Großer Käse). Nach anfänglichem Durchhänger steigerte sich das Quartett (einer geht noch...) und riss das Publikum mit. Anschließend wurde der tiefe Sinn des Gehörten an der Hotelbar ergründet.

Der letzte Tag war dem Neubau der A17 vorbehalten. An der Verbindung Dresden – Prag wird seit 1998 gebaut. Z. Zt.

wird auf deutscher Seite an dem Abschnitt 1.2. DD – Gorbitz – DD – Südstadt gearbeitet (8,5 km). Wir hatten Gelegenheit, den technisch anspruchsvollsten Teil Tunnel-Brücke-Tunnel unter fachkundiger Führung zu besichtigen. Im Einzelnen waren dies der Tunnel Dölz-



sion insbesondere beim Betonieren der Innenschale hat uns beeindruckt. Die A17 soll bis Ende 2005 durchgehend befahrbar sein.

schenen (1,1 km), die Wießeritztalbrücke (0,23 km), der Tunnel Co-schütz (2,3 km).

Die Zwillingsröhren werden nach der Neuen Österreichischen Tunnelbauweise (NÖT) im Sprengbetrieb aufgeföhren. Die Präzi-

Zum Abschluss der Fahrt waren alle einer Meinung : Dresden zu besuchen war RICHTIG!

Dr. K. Horn

Bezirksgruppe Rostock

VSVI – Fachexkursion am 17.06.2004

Unsere Fachexkursion führte uns zur Baustelle für das neue Terminal am Flugplatz Rostock-Laage.

Herrn Puttich (Leiter der Abteilung Planung und Bau) von der Flughafen Rostock-Laage Gesellschaft erläuterte die Entwicklung des Flugplatzes. So sind die Fluggastzahlen in den letzten 10 Jahren stetig angewachsen und werden nach eingehender Pro-

gnose auch in den kommenden Jahren weiter steigen. Dieser positiven Entwicklung folgend müssen die Bedingungen der Abfertigung den steigenden Anforderungen gewachsen sein. Aus diesem Grund wurde der Neubau eines leistungsfähigen Terminals erforderlich. Dieses neue Terminal ist für 300.000 Pax pro Jahr ausgelegt und soll im Mai 2005 in Betrieb genommen werden.

Das Terminalgebäude wird mittels weit gespannter Stahlkonstruktion errichtet und ermöglicht größte Flexibilität in der



Aufteilung der erforderlichen Flächen und lässt genügend Raum für eine modulartige Erweiterung durch Flachbauten. Die gesamte Konstruktion sitzt auf einer Flachgründung, die Kellerbereiche werden dabei als „Weiße Wanne“ ausgebildet. Die aufgehenden Geschosse innerhalb der selbsttragenden Glas- und Wellblechfassaden bestehen aus Stahlbeton. Das bogenförmige Stahltrapezdach lagert ab 12 m Höhe auf einer reinen Stahlkonstruktion.



Bei der anschließenden Baustellenbegehung erläuterte Herr Mischke von der örtlichen Bauüberwachung die laufenden Arbeiten. Das Kellergeschoss war größtenteils rohbaufertig, die Arbeiten am Vorfeld und der landseitigen Erschließung wurden begonnen.

Es war eine insgesamt sehr interessante Veranstaltung. Kritisch anzumerken ist jedoch die geringe Beteiligung mit nur 12 Teilnehmern.

F. Klinckmann

Impressum

Herausgeber: VSVI Mecklenburg-Vorpommern
Geschäftsstelle c/o MIV Schwerin
Ludwigsluster Chaussee 72
19061 Schwerin
E-mail: nagel@miv-schwerin.de
Internet: www.vsvi-mv.de

Redaktion: Hans Werner Lemke
Dietmar Großmann
Matthias Nagel

Auflage: 900, 07/2004

Satz u. Druck: Heinz Walther, Papier- und Druck-Center, Neubrandenburg

Exkursion der Bezirksgruppe Rostock zur OU Ribnitz

Entsprechend dem Arbeitsplan der Bezirksgruppe Rostock fand am 13.05.2004 ein Baustellenbesuch an der Ortsumgebung Ribnitz im Zuge der Bundesstraße 105 statt.

Die angereisten 36 Mitglieder der Bezirksgruppe wurden zu Beginn der Veranstaltung durch Hr. Normann und Hr. Ehmer vom Straßenbauamt Güstrow über den Gesamtumfang und den Abarbeitungsstand des Projektes informiert. Da der Fertigstellungsgrad es zuließ, wurde die Strecke im Anschluss fast komplett befahren und an bestimmten Punkten, speziell an Brückenbauwerken, interessierende Einzelfragen beantwortet. Hier nun einige Fakten zu diesem Projekt:

Ortsumgebung Ribnitz

Land: Deutschland, Bundesland Mecklenburg-Vorpommern
Bauherr und Auftraggeber: Straßenbauverwaltung Mecklenburg-Vorpommern, Straßenbauamt Güstrow

Baubeginn	Bauende
6.8.2002	10/2004

Auftragssumme: ca. 19,45 Mio. € brutto

Der Antrag auf Eröffnung des Planfeststellungsverfahrens wurde am 25.09.2001 gestellt. Die Anhörung der privaten und öffentlichen Versorgungsträger fand im Februar 2002 statt. Der Planfeststellungsbeschluss lag am 14.06.2002 vor und wurde nach der 4-wöchigen öffentlichen Auslegung in Ribnitz-Damgarten rechtskräftig.

Auf einer Gesamtlänge von ca. 8 km werden insgesamt ca. 10.100 m³ Beton verbaut und 410.000 m³ Boden bewegt.

Hauptauftragnehmer / beteiligte Firmen:

Entwurfsplanung und Vergabeunterlagen:
 Schübler - Plan Ingenieurgesellschaft



Bauüberwachung: ARGE B105 – OU Ribnitz PLASS Ingenieure
 IBV • IB Thiele

Los 1 Baustraßen, Dränagen, Ingenieurbauwerke (BW 2, 4, 5, 6)

Fa. Claus Wieben Bauunternehmung GmbH & CO.KG

Auftragskosten: 2,62 Mio. € brutto
 Boden bewegt: 62.740 m³
 Beton: ca. 1.880 m³

Los 2 Ingenieurbauwerke (BW 1, 3)

EUROVIA Beton Oebisfelde
 Auftragskosten: 3,28 Mio. € brutto
 Boden bewegt: 19.500 m³ Beton: ca. 2.500 m³

Los 3 Straßenbau (B105n, L181n) Ingenieurbauwerke (BW 7, 8, 9)

Brückenbauwerke: Fa. Mölders
 Erdbau- und Straßenbau: GP Papenburg
 Auftragskosten:
 ca. 13,55 Mio. € brutto
 Erdarbeiten: ca. 320.000 m³
 Beton: ca. 5.600 m³

Fertigstellung:
 Abschnitt L181n: voraussichtlich bereits im Mai 2004
 Dammbau erfolgt in 24 h Schichten,
 Dammhöhe: max. 11 m, im Durchschnitt 3,5 m
 Schweres Gerät von der A20 im Einsatz (9 Dumper, Ladekapazität ca. 35 t)
 Für die Materialgewinnung zur Dammerstellung wird der nahe gelegene Wolfsberg abgetragen, an dieser Stelle entsteht ein künstlicher See.

A. Engel

Fachexkursion der Bezirksgruppe Neubrandenburg nach Lübeck und Dänemark vom 18. – 20.06.04

Mit 42 Exkursionsteilnehmern ging es zeitig am 18.06.04 von Neustrelitz/Neubrandenburg über Rostock nach Groß Grönau, wo uns im örtlichen Baubüro Vertreter des Straßenbauamtes Lübeck erwarteten.

Nach umfangreichen Erläuterungen über die Planung und den Bau der A20 zwischen der Wakenitz und der A1 bei Lübeck konnten wir die Baustelle mit fachkundiger Führung besichtigen. Am Nachmittag hatten wir Gelegenheit, die schöne Altstadt von Lübeck kennen zu lernen.

Nach einer Übernachtung in Puttgarden ging es am 19.06.04 via Vogelfluglinie über Lolland, Lageland zur Querung des großen Belt zwischen Fünen und Seenland. Im örtlichen Informationszentrum in Korsør wa-

ren die Vorbereitung und der Bau dieses ungewöhnlichen Bauwerks gut nachzuvollziehen.

In Kopenhagen angekommen hatten wir am Abend des 19.06.04 Gelegenheit, durch die dänische Hauptstadt zu bummeln.

Am Morgen des 20.06.04 war dann von der dänischen Seite das zweite Großbauvorhaben, die Querung des Öresund zwischen Kopenhagen und Malmö zu sehen.

Weiter ging es über Roskilde mit Dom und Wikingermuseum nach Gedser auf die Fähre nach Rostock. Nach einer ruhigen Überfahrt haben alle gegen 23.00 Uhr ihre Heimatorte gut erreicht.

H. G. Rölleke



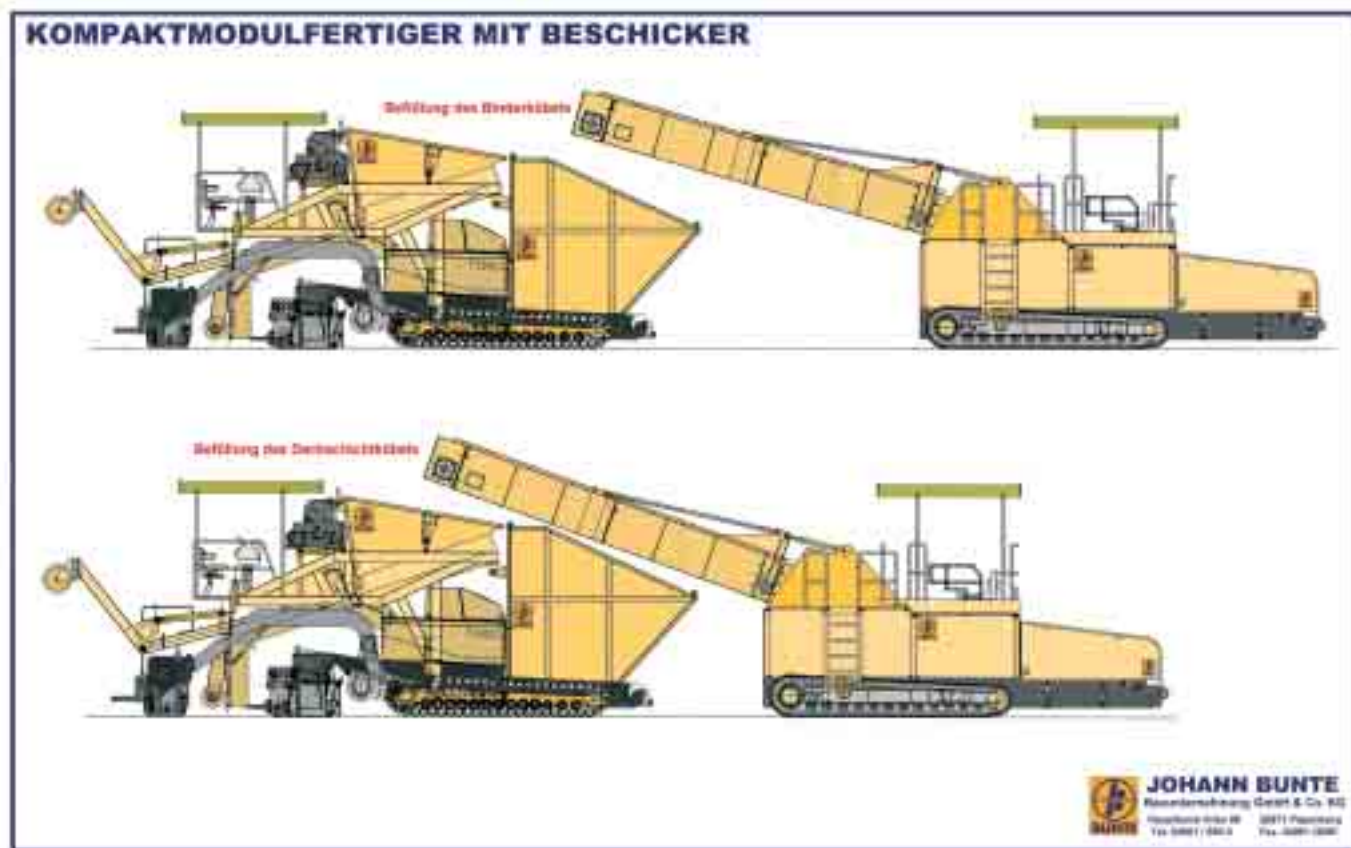
Auf Einladung der Fa. Johann Bunte besichtigten Mitglieder der Bezirksgruppe Schwerin des VSVI M-V eine Baustelle auf der A 31. Hier kam erstmals der Kompaktmodulfertiger der o.g. Firma zum Einsatz mit dem der Einbau der Deck- und Binderschicht in einem Arbeitsgang auf 11,50 m Breite erfolgte.

Durch den Einbau, heiß- auf -heiß wird die Qualität und Standfestigkeit entscheidend erhöht. Die Beschickung der zwei am Fertiger vorhandenen Vorratskübel erfolgt über einen eigens hierfür entwi-

ckelten Beschicker. (s. Skizze)

Mit der Entwicklung dieser Bauweise wurden insbesondere die Qualität im Schichtenverbund verbessert und vor allem eine Bauweise entwickelt, die es ermöglicht, Fahrbahnen ohne Längsnähte herzustellen. (Die von der Fa Bunte dargestellten technischen Parameter finden Sie unter der Systemskizze)

D. Greßmann



Grundgerät

Straßengroßfertiger mit 3 m Grundbreite
Einbaubohlen mit Hochverdichtungstechnik - bis 9 m mit nivelierbarer Variobohle und bei größeren Breiten mit starrer Bohle
Vergrößerter Mischgutkübel für die Aufnahme von bis zu 45 t (Mischgut der unteren Lage)
schneller Anbau des Großkübels auf das Grundgerät möglich

Deckschichtfertigermodul

kann bis zu 25 t Mischgut aufnehmen
Vorratskübel mit getrennter Materialförderung des Deckschichtmischguts
Modulkonstruktion selbsttragend und mit eigener Energieversorgung

Deckschichtbohle bis zu 9 m Variobohle und darüber hinaus mit „starrer“ Bohle

Vorteile des Kompaktasphaltverfahrens

Verminderte Spurrinnenbildung
Optimaler Schichtenverbund durch intensive Verzahnung von Deck- und Binderschicht
Bessere Verdichtung des Mischgutpaketes
Erhöhte Haltbarkeit und Lebensdauer des Belages
Bauzeitverkürzung durch zwei Arbeitsschritte in einem
Einbau auch bei ungünstigen Witterungsverhältnissen
Durch Beschickungstechnik kein Anstoß der Mischgutfahrzeuge an die Einbaugeräte

Mitgliederentwicklung VSVI - MV

(2003/2004)

Stand	Gesamt	Bezirksgruppen				
		NB	RO	SN	ST	GÜ
20.04.04	642	112	135	244	86	65
(davon Rentner)	42	7	8	22	4	1