

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



2. Ingenieurpreis MV 2005 für Wildbrücke aus Holz

Bei einer feierlichen Verleihung anlässlich des Ingenieurkammertages im Bürgerhaus Güstrow ist am Donnerstag, den 02. Juni 2005 der Ingenieurpreis verliehen worden. Mit diesem Preis wollen die Ingenieurkammer Mecklenburg-Vorpommern und der Ingenieurrat Mecklenburg-Vorpommern als gemeinsame Auslober in der Öffentlichkeit auf die Kreativität und das wissenschaftlich-technische Können der Ingenieure in unserem Land aufmerksam machen und herausragende Leistungen würdigen.

Der zum zweiten Mal ausgeschriebene Ingenieurpreis Mecklenburg-Vorpommern fand eine große Resonanz in den unterschiedlichsten Bereichen des Ingenieurwesens. Zu bewerten gab es herausragende Leistungen aus den vergangenen fünf Jahren. Die eingereichten Arbeiten kamen u.a. aus der Daten- und Elektrotechnik, der Verkehrstechnik, dem Maschinen- und Schiffsbau, der Verfahrenstechnik sowie aus dem Bauingenieurwesen.

Auslober des Ingenieurpreises sind gemeinschaftlich die Ingenieurkammer MV sowie der Ingenieurrat MV, zu deren Mitgliedern die VSVI-MV gehört und dessen Sprecher in diesem Jahr Dr.-Ing. Michael Krüger ist.

Der VSVI-Vorstand hatte alle Mitglieder aufgerufen, an diesem Wettbewerb teilzunehmen, um unsere Vereinigung würdig zu vertreten.

Die Urkunden und Pokale an die Preisträger überreichten die Präsidentin des Landtages MV, Sylvia Bretschneider, der Minister für Arbeit, Bau- und Landesentwicklung, Helmut Holter, sowie der Präsident der Ingenieurkammer MV, Prof. Dr.-Ing. Wilfried Haker, und der Sprecher des Ingenieurrates MV, Dr.-Ing. Michael Krüger. Rund 250 Mitglieder, Gäste und Ehrengäste waren anwesend. In ihren Grußworten würdigten sowohl Landtagspräsidentin Bretschneider sowie Bauminister Holter die außergewöhnlichen Leistungen der Ingenieure hierzulande und das Engagement der Ingenieurkammer bei der Betreuung des Berufsnachwuchses.

Das Preisgericht bestand aus folgenden Mitgliedern:

Prof. Dr.-Ing. Manfred Ahn - Prof. Dr.-Ing. Karl Mallwitz (Vors. des Preisgerichts) - Dr.-Ing. Bernd Rethmeier - Lutz Grohmann - Norbert Schuhmacher - Dr. Hager - Dipl.-Ing. Diethard Gajek.

Aus den insgesamt 26 eingereichten Arbeiten galt es, die besten herauszufinden und nach folgenden Kriterien zu bewerten: Wie es in der Auslobung des Ingenieurpreises heißt, gilt es, „herausragende Leistungen aus allen Fachbereichen des Ingenieurwesens“ zu würdigen, „die dazu beitragen, das Ansehen des Ingenieurstandes zu heben, das Wohl der Menschen und die wirtschaftliche Entwicklung zu fördern.“ Herausragende Ingenieurleistungen sollen durch Innovation und Kreativität aber auch durch ihre Umsetzbarkeit in der Praxis überzeugen. Als weitere Kriterien sind die Bedeutung einer Ingenieurleistung für die Region hervorzuheben, ihre Zukunftsfähigkeit, ihre Wirtschaftlichkeit und Marktfähigkeit. Grundsätzlich dürfen diese Ingenieurleistungen Gesamt- oder auch Teillösungen aus dem gesamten Ingenieurwesen darstellen.

Mittlerweile gehört es fast schon zur guten Tradition, auch den Ingenieur Nachwuchs ausdrücklich mit einer öffentlichen Anerkennung in den Ingenieurpreis mit einzubeziehen. Für ein leistungsstarkes Ingenieurwesen und zur Sicherung des Wirtschaftsstandortes Mecklenburg-Vorpommern bleibt eine Ingenieurausbildung auf höchstem Niveau unabdingbare Voraussetzung.

Der Ingenieurpreis ist nicht nur eine Auszeichnung für Leistungen von Ingenieurinnen und Ingenieuren in Mecklenburg-Vorpommern, er steht auch für die vielfältigen Tätigkeitsbereiche des Ingenieurwesens und für die Qualität, die das Ingenieurwesen mit seinen individuellen Lösungsansätzen im Land erreicht hat.

Die Teilnahme unserer VSVI-Mitglieder war sowohl quantitativ als auch qualitativ wieder ein voller Erfolg. So wurden insgesamt 7 Arbeiten von VSVI-Mitgliedern gestellt und wie schon beim 1. Ingenieurpreis 2003 wieder der erste Platz belegt.

Für ihre „Wildbrücke als Holzkonstruktion – B 96n Zubringer Stralsund/Rügen“ bei Wilmshagen wurden Dipl.-Ing. Michael Schwesig, Dipl.-Ing. Annette Nadler sowie André Gerlach vom Ingenieurbüro Setzpfand – Lindschulte GmbH in Rostock mit dem 1. Preis ausgezeichnet.





Bauwerksfotos



Aus der Beurteilung des Preisgerichtes:

Autobahnen verbinden entfernte Städte, Siedlungsgebiete oder Urlaubsregionen. Eine andere Eigenschaft von Autobahnen ist die, Landschaften und Biotope wie ein Messer zu durchschneiden. Für Wildtiere ist die Teilung ihrer Lebensbereiche schicksalhaft: Hirschrudel, Rehe, Wildschweine und Füchse können an ihren vertrauten Wechseln nicht mehr festhalten. Um ihre

Art zu erhalten, müssen Tiere wandern und sich mit Populationen aus anderen Gegenden genetisch austauschen.

Wildbrücken sind ein Beitrag, den Zerschneidungseffekt zu mindern. Um vom Wild angenommen zu werden, sollten Wildbrücken möglichst breit, bewachsen und menschenfrei sein.

In Mecklenburg-Vorpommern ist das Verantwortungsbewusstsein bei der Straßenplanung bezüglich der Erhaltung der Tierwelt sichtbar an der Zahl der Tierschutzeinrichtungen – vor allem auch an der Bundesautobahn A 20. Der bedeutende Wild-Wanderungskorridor, der sich im Bereich der Bundesstraße B 96n, des Rügenzubringers, zwischen Grimmen und der Hansestadt Stralsund befindet, sollte durch die Wildbrücke nahe Wilmshagen und Bremerhagen aufrechterhalten werden.



Anliegen und Ziel der Planer war es, die Verbindung von Natur und Verkehr neu auszudrücken. Daher sollten weder Beton noch Stahlbeton für die Tragkonstruktion der Wildbrücke zum Einsatz kommen. Stattdessen wählten die Planer erstmals den natürlichen Baustoff Holz.

Von Norden oder Süden kommend, führen die geschwungenen Tangenten den Autofahrer in die gewissermaßen organisch geneigten Bauwerksportale. Er passiert die sich öffnenden, ansteigenden Böschungen und fährt hinein in den geschwungenen Brückenraum. Sichtbar werden filigrane, natürlich-holzfarbene Rippen aus gekrümmten Brettschichtbindern. Das gesamte Tragwerk besteht aus Lärchenkernholz. Immer zwei der parallel gestellten Dreigelenkbögen wurden mit Hilfe von Querträgern zu Zwillingsträgern ausgebildet. Die Hauptbinder aus Brettschichtholz B 14 sind 20 cm breit und 85 cm hoch. Die Spannweite der Bögen beträgt 28 m. Dies ist wegen der sehr hohen Erdüberschüttung eine ungewöhnliche Größe! Ein Montagestoß als Momentengelenk im Bogenscheitel wurde wegen der begrenzten Transporthöhen und -längen der Binder erforderlich. Der Binderbelag besteht ebenfalls aus Brettschichtholz. Der Gesamtaufbau erfüllt alle Forderungen zum Schutz vor Witterungs- und biologischen Schädigungen. Die Montagezeit der vorgefertigten Binder betrug 14 Tage.

Die Jury würdigt das Bauwerk als herausragende Ingenieurleistung, die ebenso zur weiteren wirtschaftlichen Entwicklung große Perspektiven eröffnet. Die Anwendung von Holz im konstruktiven Ingenieurbau ist hier überzeugend gelungen und steht für den verantwortungsvollen und schonenden Umgang des Menschen mit natürlichen Ressourcen. Darüber bietet die Verwendung von Holz aus materialtechnisch-konstruktiver, technologischer und insbesondere wirtschaftlicher Sicht unübersehbare Vorteile gegenüber anderen Materialien.

Mit seiner „Erfindung der ersten Bandschleifmaschine der Welt mit Düsenturbinenantrieb“ gewann Reiner Bliedung von der Neptun Stahlbau GmbH Rostock den 2. Platz. Das Projekt stellt einen hervorragenden Beitrag zur Leistungssteigerung bei Schleifprozessen dar und überzeugt durch Erfindergeist.

Der 3. Preis wurde gleich zweimal verliehen. Mit dem „Neubau Tiertechnikum“ in Rostock eroberten sich Dipl.-Ing. Christine Schacht, Dipl.-Ing. (FH) Eke Müller und Dipl.-Ing. Doris Muttray von der Rekoplan Nord GmbH einen der begehrten Ingenieurpreis-Pokale.

Ebenfalls mit einem 3. Preis wurden Dipl.-Ing. Reyk Höhne, Dipl.-Ing. Andreas Kuhr, Dipl.-Ing. Alexander Steller und Dipl.-Ing. Christoph Körber vom Ingenieurbüro Höhne in Bergen auf Rügen für die „Überbauung Nordhof im Landeshaus Kiel“ geehrt.

Neben dem ersten, zweiten und den beiden dritten Preisen vergab die Jury zusätzlich eine Anerkennung für den Ingenieur Nachwuchs. Die Anerkennung soll ein Ansporn sein für den Nachwuchs an dringend benötigten Ingenieurinnen und Ingenieuren im Lande.

Zu den weiteren „VSVI-Bewerbern“ um den Ingenieurpreis gehörten:

Arbeitsgemeinschaft

Dipl.-Ing. (FH) Cornelia Theiß, Dipl.-Ing. Andreas Schwarz,

Dipl.-Ing. Hubert Peitz, Dipl.-Ing. Ulrich Zielke,

Dipl.-Ing. Frank Deuringer

„Altreifenrecycling im Asphaltstraßenbau“

Arbeitsgemeinschaft

Dipl.-Ing. Jörg Heese, Dipl.-Ing. Hubert Peitz, Dipl.-Ing. (FH) Klaus

Lorenz, Dipl.-Ing. Björn Bielenberg, Dipl.-Ing. Frank Deuringer

„Temperaturabgesenkter Asphalt“

Dipl.-Ing. Hubert Dierkes – IBD Ing.-gesell. mbH Schwerin

„Brücke über den Zarnowbach bei Prisannewitz (A19)“

Die Preisträger

Dipl.-Ing. H. Häger – MIV GmbH Stralsund
**„Instandsetzung der Klappbrücke über die Trebel
 bei Nehringen“**

Dipl.-Ing. Thomas Wiswedel – Ing.-gesell. mbH Jürgens + Klütz +
 Partner Teterow
„Ausbau des Busbahnhofes Reuterplatz“

Dipl.-Ing. (FH) Gerd Pflüger – Ing.-Büro KULTA-GmbH Güstrow
„Zentraler Omnibusbahnhof Güstrow“

Dr.-Ing. Michael Krüger

Jahreshauptversammlung der Fördergemeinschaft der VSVI – MV e.V.

Bericht über die Jahreshauptversammlung der Mitglieder der Gemeinschaft zur Förderung der fachlichen Fortbildung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure in Mecklenburg-Vorpommern e.V.

Die Mitgliederversammlung fand am 08. April 2005 im „Lenzer Krug“ in Lenz bei Malchow statt.

An der Versammlung nahmen neben 28 Vertretern der Mitgliedsunternehmen als Gäste Herr Dipl.-Ing. Thomas Taschenbrecker als Vorsitzender der Landesvereinigung der Straßen- und Verkehrsingenieure in MV, Herr Dipl.-Ing. Matthias Nagel als Geschäftsführer der Vereinigung sowie Herr Dipl.-Ing. Gundolf Rupprich vom Landesamt für Straßenbau und Verkehr M-V teil.

Nach Eröffnung der Veranstaltung und Begrüßung der Teilnehmer durch den Bevollmächtigten der Fördergemeinschaft, Herrn Dr. Krüger, hielt der Landesvorsitzende der 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 hielt der Vorsitzende des Fördervereins, Herr Dipl.-Ing. Jochen Diете, den Rechenschaftsbericht und den Ergebnisbericht der Finanzprüfer.

Die Prüfung ergab insgesamt die rechnerische Richtigkeit und eine satzungsgemäße Mittelverwendung.

Das Geschäftsjahr 2003 schloss mit einem Übertrag in 2004 ab.

Der von der Mitgliederversammlung 2004 gewählte Vorstand

Herr Dipl.-Ing. Jochen Diете	-	Vorsitzender
Herr Dipl.-Ing. Werner Lemke	-	Schatzmeister
Herr Dr.-Ing. Michael Krüger	-	Bevollmächtigter
Herr Dipl.-Ing. Reinhard Kropp	-	Schriftführer

sowie die Rechnungsprüfer

Herr Dipl.-Ing. Gerd Puls
Frau Brigitte Meger

waren auch im abgelaufenen Jahr bemüht, die satzungsgemäßen Aufgaben der Gemeinschaft zuverlässig umzusetzen.

Die Haupttätigkeit des Fördervereins bezog sich auch 2004 wieder auf die finanzielle Absicherung der fachlichen Fortbildung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure in M-V. Diese Fortbildungsmaßnahmen bestanden aus

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

Es wurden 2004 insgesamt 5 Seminarveranstaltungen durchgeführt mit den verschiedensten Fachthemen.

2. den Fortbildungsveranstaltungen der VSVI-Regionalgruppen, zu denen unter anderem auch die Studienreisen zählen.

3. den Verkehrsbauseminaren an der Fachhochschule Neubrandenburg.

An den genannten Veranstaltungen haben sehr viele VSVI-Mitglieder, aber auch nicht organisierte Fachleute teilgenommen.

Die in der Regel hohen Teilnehmerzahlen zeigen, dass die Seminarveranstaltungen des Landesverbandes in Linstow gute Resonanz finden und deren finanzielle Absicherung auch in Zukunft neben der Unterstützung der Regionalgruppen bei der Finanzierung ihrer Studienreisen eine Hauptaufgabe der Fördergemeinschaft darstellt. Zurzeit zählt die Fördergemeinschaft 42 Mitglieder (2004 - 39 Mitglieder). Seit der letzten Mitgliederversammlung am 26. März 2004 sind folgende neue Mitglieder dazugekommen:

- Ingenieurbüro Koldrack Rostock
- Johann Bunte Bauunternehmung Oranienburg
- Vermessungsbüro Wagner-Weinke Schwerin.

Durch Insolvenz bzw. Abmeldung sind im gleichen Zeitraum ausgeschieden: - Anton Müsing Bobzin.

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

Im Anschluss an die Versammlung fand eine begleitende Fachexkursion zur nahe gelegenen Autobahnbrücke „Petersdorfer See“ statt, die von allen Mitgliedern gut angenommen worden ist.

Die Herren Rupprich (Landesamt), Taschenbrecker (zuständiges SBA) und Lehmann (Baufirma) konnten einiges Interessantes sowohl zur Historie als auch zum geplanten Neubau berichten. Mehrheitlich wurde sich für eine Wiederholung solch einer Jahresveranstaltung ausgesprochen.

Dr.-Ing. Michael Krüger

Grußwort vom Landesvorsitzenden Herrn Thomas Taschenbrecker



Mitglieder des Landesvorstands

als Ergebnis der konstituierenden Sitzung am 17.02.2005

1. **Dipl.-Ing. Thomas Taschenbrecker**, Vorsitzender
c/o Straßenbauamt Schwerin
Pampower Straße 68, 19061 Schwerin
Tel.: 0385/5114100, Fax: 0385/5114155
e-mail: Thomas.Taschenbrecker@SBV.MV-regierung.de
2. **Dipl.-Ing. Reinhard Kropp**, Schatzmeister
c/o Georg Koch GmbH & Co. KG
Mühlenfeld 12, 17139 Malchin (Fr. Strehlow 24)
Tel.: 03994/63720, Fax: 03994/637224, Funk: 0171/9906399
e-mail: koch-malchin@t-online.de
3. **Dipl.-Ing. Matthias Nagel**, Geschäftsführer
c/o Mecklenburgisches Ingenieurbüro für
Verkehrsbau GmbH Schwerin
Ludwigsluster Chaussee 72, 19061 Schwerin
Tel.: 0385/3996420, Fax: 0385/3977127, Funk: 0170/8560555
e-mail: nagel@miv-schwerin.de
4. **Dipl.-Ing. Burkhard Krause**, Mitglied für Organisation
c/o Landkreis Güstrow, Tief- und Straßenbauamt
18273 Güstrow, Am Wall 3 - 5
Tel.: 03843/7556600, Fax: 03843/7556680, Funk: 0172/3039676
e-mail: burkhard.krause@kreis-gue.de
5. **Dipl.-Ing. Wilfried Schubert**,
Mitglied für Aus- und Weiterbildung
c/o Straßenbauamt Schwerin
Pampower Straße 68, 19061 Schwerin
Tel.: 0385/5114200, Fax: 0385/5114150
e-mail: Wilfried.Schubert@SBV.MV-regierung.de
6. **Dipl.-Ing. Dietmar Gressmann**, Mitglied für Öffentlichkeitsarbeit
c/o Straßenbauamt Schwerin
Pampower Straße 68, 19061 Schwerin
Tel.: 0385/5114400, Fax: 0385/5114150
e-mail: Dietmar.Gressmann@SBV.MV-regierung.de
7. **Dipl.-Ing. Peter Hellwig**,
Mitglied für Öffentlichkeitsarbeit
c/o EUROVIA Verkehrsbau Union GmbH,
NL TEBABAU Neubrandenburg, ZNL Prenzlau
Stettiner Str. 105, 17291 Prenzlau
Tel.: 03984/865511, Fax: 03984/965520, Funk: 0174/9901610
e-mail: Peter.Hellwig@eurovia.de

Kooptierte Mitglieder des Landesvorstands:

8. **Dr.-Ing. Michael Krüger**, Beauftragter der Fördergemeinschaft
(GF-VSVI-MV e.V.)
c/o Mecklenburgisches Ingenieurbüro
für Verkehrsbau GmbH Schwerin
Ludwigsluster Chaussee 72, 19061 Schwerin
Tel.: 0385/3996340, Fax: 0385/3977127, Funk 0170/2219227
e-mail: krueger@miv-schwerin.de
9. **Prof. Dr.-Ing. Wolfgang Heilmann**,
Mitglied im Koordinierungsausschuss der BSVI
c/o FH Neubrandenburg,
Brodaer Straße 2, 17033 Neubrandenburg
PSF 110121, D-17009 Neubrandenburg
Tel.: 0395/5693308, Fax: 0395/5693399
e-mail: Heilmann@FH-NB.de

10. **Dipl.-Ing. Thomas Bickel**,
Verantwortlicher für das Internet
der VSVI-MV e.V.
c/o IBD Ing.- Gesellschaft mbH
Bleicherufer 13, 19053 Schwerin
Tel.: 0385/591260, Fax: 0385/5912625
e-mail: Kontakt@IBD-Schwerin.de

Vorsitzende der Bezirksgruppen:

1. **Dipl.-Ing. Burkhard Kohn**,
Bezirksgruppe Güstrow
c/o GfL Planungs- und Ing.-GmbH
z.Hd. Frau Kuntermann
Krakower Chaussee 2a, 18273 Güstrow
Tel.: 03843/275003, Fax 03843/275050
e-mail: Axel.funk@t-online.de/Gunter.bruess@gmx.de
2. **Dipl.-Ing. Heinz Günter Rölleke**,
BG Neubrandenburg
c/o FH Neubrandenburg – c/o SBA Neustrelitz
FB Bauing.- und Vermessungswesen
An der Fasanerie 47, 17235 Neustrelitz
PSF 11 01 21; z. Hd. Frau Kulik; 17041 Neubrandenburg
Tel.: 03981/460200, Fax: 03981/460266
e-mail: Gabriele.kulik@FH-NB.de
3. **Dipl.-Ing. Olaf Baaske**;
BG Rostock,
c/o Groth & Co. GmbH, Bauunternehmen Rostock
Am Hechtgraben 1, 18147 Rostock
Tel.: 0381/6591123, Fax: 0381/699263, Funk 0170/2272589
e-mail: obaaske@groth-gruppe.de
4. **Dipl.-Ing. Hubert Peitz**,
BG Schwerin
c/o Asphalt-Mischwerke Mecklenburg
Am Conrader Berg, 19086 Conrade
Tel.: 0385/2080214, Fax: 0385/2080210, Funk 0175/2216402
e-mail: Brigitte.Norkus@AMM-MV.de
e-mail: Kirsch_Kern_SN@t-online.de
5. **Dipl.-Ing. Jörn Kolbe**, BG Stralsund
c/o BDC Dorsch Consult Stralsund
H.- Mann- Str. 11, 18435 Stralsund
Tel.: 03831/367579, Fax: 03831/367580, Funk 0163/2639253
e-mail: joern.kolbe@bdc-dorsch.de

Ältestenrat:

1. **Dipl.-Ing. Walter Autrum**
Dorfanger 1 a , 19071 Herren- Steinfeld
Tel.: 0385/467204
2. **Dipl.-Ing. Gundolf Bötefür**
Ziegelbruch 37, 18292 Krakow am See
Tel.: 038457 / 222129, Fax 038457/222129
3. **Dipl.-Ing. Hans Moschell**
G.- Keller – Str. 8, 17235 Neustrelitz
Tel.: 03981/2984,
e-mail: Hans.moschell@t-online.de

Rechnungsprüfungskommission:

1. Dipl.-Ing. (FH) Angela Stahl

c/o ASPHALT –Labor
A.- Fokker- Str. 3, 19061 Schwerin
Tel.: 0385/6410543,
Fax 0385/6410559
e-mail: stahl@aslab.de

2. Dipl.-Ing. Detlef Wenzek

c/o Stadt Güstrow
Domstr. 16, 18273 Güstrow
Tel.: 03843/769401, Fax 03843 / 769 560
e-mail: bauverwaltung@guestrow.de

3. Dipl.-Ing. Ulrich Zielke

c/o Heiden-Labor
Langenort 19, 18147 Rostock
Tel.: 0381/673430, Fax: 0381/6734329
e-mail: zielke@heidenlabor.de

Auswertung der Seminarveranstaltungen 2005 in Linstow

- Es wurden insgesamt 6 Seminarveranstaltungen durchgeführt mit den verschiedenen Fachthemen:

Tag d. Veranstaltung	Thema	Seminarleiter	Teilnehmer (dav. Nichtmitglied)	
1. 27. Jan. 2005	Planungstag / Neue Richtlinien d. Straßenplanung, Neubauplanungen (A 14, A 241, Rügenanbindung)	Hr. Schubert	85	(01)
2. 17. Febr. 2005	Jahresmitgliederversammlung mit Wahl des Landesvorstands; Podiumsdiskussion zum Thema „Verkehrspolitik in M-V mit den verkehrspolitischen Sprechern der Landtagsfraktionen“	Hr. Krause Hr. Taschenbrecker	61	(---)
3. 03. März 2005	Brückenbau	Hr. Nagel	61	(07)
4. 15. März 2005	Asphaltstraßenbau	Hr. Peitz	109	(13)
5. 31. März 2005	Baurecht und Baugrund;	Hr. Greßmann	62	(01)
6. 28. April 2005	BAB A 20 VKE 2832 bei Altentreptow mit den Landgrabenbrücken als Exkursion	Hr. Sigeneger	39	(05)

- Die Veranstaltungen wurden, wie die Aufstellung zeigt, gut besucht im Van der Valk Resort Hotel in Linstow, die Teilnehmer haben die vorbereiteten Themen gut angenommen. Die eingeladenen Referenten boten in den Fachvorträgen 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 meist auch die Fachinteressierten kamen (bis zu 11% waren teilnehmende Nichtmitglieder, von denen die meisten auch bezahlten) und entsprechende Einnahmen (insges. rd. 675,-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.
- Die Mitgliederzahl unserer Landesvereinigung hat sich auch durch die Sem.-Veranstaltungen erhöht, die Mitgliederzahl stieg von 614 (Ende 2004) bis auf 630 Mitglieder (Ende April 2005). Somit ist der Erfolg unserer Arbeit auch in den ständig steigenden Mitglie-

derzahlen zu erkennen. Einen herzlichen Dank an Herrn Schubert für die thematische Vorbereitung sowie Organisation und an Herrn Krause als Organisator vor Ort.

Dipl.-Ing. Matthias Nagel



Verabschiedung von Herrn Lemke (links) aus dem Vorstand durch Herrn Krause (mitte) und Herrn Taschenbrecker (rechts)

Seminarberichte

VSVI-Seminar vom 27.01.2005 mit dem Thema: „Neue Richtlinie der Straßenplanung, aktuelle Autobahn- und Schnellstraßenprojekte“

Ca. 90 Teilnehmer besuchten das o.g. Seminar. Rege und anspruchsvolle Diskussionsbeiträge verdeutlichten, dass die Themen des Tages auf ein nachhaltiges Interesse stießen. Mit seinem Beitrag über die plangleichen Knotenpunkte verdeutlichte

Herr Direktor Gerbens (LS), dass insbesondere Kreisverkehrsplätze bei vielfältigen gestalterischen Möglichkeiten bestens geeignet sind, als funktionsfähige und von den Nutzern akzeptierte Verkehrsanlagen eingesetzt zu werden.

Der Vortrag von Herrn Prof. Hartkopf (BAST) über neue Richtlinien für Landesstrassen wurde den an dieses „Ausnahmereferat“ gestellten Erwartungen in vollem Umfang gerecht. Der Referent trug plastisch und anschaulich vor, dass die Richtlinienlandschaft der Straßenplanung unter Beachtung zurückliegender Erfahrungen sich in deutlicher Bewegung und gesunder Unruhe befindet.

Die Nachmittagsreferate der Herren Kock (DEGES), Haja (IB Haja) und Schubert (SBA Schwerin) waren den planerischen bzw. baulichen Entwicklungen des Rügenzubringers (B 96) sowie

der Autobahnen A 14 und A 241 gewidmet. Hier wurden Informationen „aus erster Hand“ über diese für Mecklenburg-Vorpommern äußerst wichtigen Verkehrsstrassen gegeben. Die Projekte zeigten, dass unser Land nicht allein Ost-West-Verkehrsachsen dringend benötigt, wie etwa durch den Bau der A 20 geschehen. Vielmehr geben sie ein klares Zeugnis dafür ab, dass ebenso Hauptverkehrsachsen in Nord-Süd Richtung für Mecklenburg-Vorpommern von herausgehobener Bedeutung sind.

Dipl.-Ing. Wilfried Schubert

VSVI-Seminar vom 17. 02. 2005 mit dem Thema: „Verkehrspolitik in Mecklenburg-Vorpommern“

Die im Anschluss an die Mitgliederversammlung durchgeführte Veranstaltung gliederte sich in zwei Teilbereiche auf.

Am Vormittag fand eine Podiumsdiskussion zur Verkehrspolitik des Landes Mecklenburg-Vorpommern statt und am Nachmittag hielt Dr. Klöckner vom WM M-V einen Vortrag zum Thema „Vom Bundesverkehrswegeplan zum Bedarfsplan“.

In der Podiumsdiskussion mit den verkehrspolitischen Sprechern der im Landtag vertretenen Parteien wurde die gesamte Bandbreite der verkehrspolitischen Fragen unseres Landes erörtert.

Die Einführung in das Thema und die Moderation wurde von Herrn Taschenbrecker, SBA Schwerin, übernommen.

An den Beginn der Gesprächsrunde stellten die Sprecher der Parteien

Frau MdL Birgit Schwesb	PDS
Herr MdL Jochen Schulte	SPD
Herr MdL Dr. Ulrich Born	CDU

grundsätzliche Äußerungen zur Verkehrspolitik.

Als Schwerpunkt der Diskussion entwickelte sich die strategische Ausrichtung des Straßenbaus in unserem Bundesland. Insbesondere wurden folgende Themen behandelt:

1. Bedeutung des Straßenbaus für die wirtschaftliche Entwicklung unseres Bundeslandes
2. Zielrichtung der Straßenbauaktivitäten
3. Finanzierung der Straßenbaumaßnahmen

Ohne Abstriche wurde die notwendige Finanzierung der Straßenverkehrsinfrastruktur von allen Parteien, trotz leerer Kassen der öffentlichen Hand, mit höchster Priorität im Landeshaushalt verankert.

Unabhängig davon sind neue Wege zu Finanzierungsmöglichkeiten zu erschließen. Der Verwaltung kommt dabei die Aufgabe zu, mit sparsamstem Mitteleinsatz größtmögliche Erfolge zu erzielen.

In diesem Zusammenhang wurde auch die Anfrage aus dem Auditorium zur Umsetzung der Umstrukturierung der Straßenbau- und Verkehrsverwaltung gleichlautend von allen Parteien dahingehend beantwortet, dass es zur Verschlinkung der Verwaltung keine Alternative gibt.

Allgemein fand die Podiumsdiskussion eine starke Beachtung, allerdings wurden bei der ersten Veranstaltung dieser Art die Unterschiede der Parteien nicht ausreichend deutlich herausgearbeitet.

In seinem Vortrag erläuterte Herr Dr. Klöckner umfassend die Ansätze, die zur Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplanes führten. Insbesondere wurde die Komplexität des verkehrlichen, wirtschaftlichen und ökologischen Ansatzes der Untersuchung dargestellt. Im Weiteren erläuterte der Referent die wirtschaftlichen Voraussetzungen für die Entwicklung eines Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen. Im Speziellen wurden die Ergebnisse auf die Straßenbaumaßnahmen des Land M-V übertragen.

An dem Seminar nahmen ca. 60 Personen teil. Sowohl die ausführlichen Erläuterungen von Herrn Dr. Klöckner, als auch die Podiumsdiskussion stießen auf ein großes Interesse der Mitglieder, was sich auch in der regen Diskussion, insbesondere zu den Beiträgen der vertretenen Parteien, zeigte.

Dipl.-Ing. Thomas Taschenbrecker

VSVI-Seminar vom 03. 03. 2005 mit dem Thema: „Brückenbau“

Der diesjährige Brückenbauseminar der Vereinigung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure Mecklenburg-Vorpommern e.V. war durch ein interessantes und vielfältiges Tagesprogramm geprägt, das durch ca. 60 Teilnehmer besucht wurde, von denen 7 Nicht-VSVI-Mitglieder waren. Die Anreise gestaltete sich schwierig, da in Mecklenburg-Vorpommern der Winter mit Neuschnee und Verwehungen den Verkehr behinderte. Die ausgewählten Referenten versprachen einen fachlich guten Tag zu den vorgesehenen Themen, so dass die Vortragenden mit den Brückenbauthemen gut ankamen, die Diskussionsmöglichkeiten wurden dafür weniger genutzt. Günstig sind die technischen Bedingungen für die Vortragspräsentation über Beamer, so dass viele Referenten ihren Vortrag uns zur Verfügung gestellt haben, damit der Inhalt über unsere Homepage (www.vsvi-mv.de) später nachverfolgt werden kann.

Im folgenden soll ein kurzes fachliches Resümee gegeben werden, indem jedes Vortragsthema kurz reflektiert wird.

Herr Baudirektor Dipl.-Ing. Wolfgang Macheleidt vom brandenb. Landesbetrieb Straßenwesen referierte über die Spannungsrisskorrosion unter dem Thema „**Statische Untersuchung von Spannbetonbrücken mit Gefährdung gegen Spannungsriss-Korrosion (SprK)**“, dass viele Spannbetonüberbauten davon betroffen sind, die vor 1983 gebaut worden sind. Die Spannungsriss-Korrosion ist ein von der Korrosions-

narbe ausgehender mikroskopischer Anriss infolge Überlagerung von Eigenspannung und Vorspannung. Die Korrosionsnarben und Anrisse sind auf Vorschädigungen vor dem Verpressen bzw. auf unverpresste Hüllrohre zurückzuführen (Transport, Lagerung, Einbau, Verweildauer bis zum Verpressen).

Die Herstellung von Spannstahl wird gegliedert in:

- Ölschlussvergütung: HTMB-Verfahren (Hochtemperatur-Thermo-mechanische Behandlung), Umstellung von Ölschluss-Vergütung auf HTMB-Vergütung erfolgte nach der Vorschrift 122/82 verbindlich ab 01.08.1982

- starke Gefährdung von Spannungsrisskorrosion bei ölschlussvergütetem Spannstahl

Das betrifft vor allem Henningsdorfer Spannstahl St 140/160 bzw. Neptun- und Sigmastahl bis zum Einbaujahr 1983. Deshalb wurden statische Untersuchungen des Ankündigungsverhaltens der Spannbetonbrücken (Robustheitsstudien) durchgeführt mit folgenden Erkenntnissen:

- Spezifische Empfindlichkeit gegen SprK nachgewiesen (BAM)
- Rissausbreitung vorgeschädigter Spanndrähte auch in vollständig verpressten Hüllrohren (alkalisches Medium) nachgewiesen (BAM)
- Sukzessive Spanndrahtausfall kann auch nach langer Nutzungsdauer unbemerkt zum Versagen des Bauwerkes führen (BAM)
- Abhängigkeit von Vorschädigungen
- Abhängigkeit von einzelnen Chargen

Eine zerstörungsfreie Spannstahlbruch-Ortung ist durch das Remanenzmagnetismus-Verfahren möglich.

Im 2. Vortrag erläuterte Herr Dr.-Ing. Martin Zink vom IB König, Heunisch & Partner aus Frankfurt/M. „**die Besonderheiten bei Entwurf und Bemessung von integralen Brücken**“. Die Vorteile und Besonderheiten von integralen Bauwerken (monolithische Verbindung zwischen Überbau und Unterbautenlager- und fugenlos) liegen in:

- kleineren Querschnittsabmessungen und größeren Schlankheiten durch die günstigere Werkstoffausnutzung
- Verminderung der Herstellungskosten (Wegfall der Lager und Fahrbahnübergänge)
- Verminderung der Instandhaltungskosten
- größere Traglastreserven durch Umlagerungsmöglichkeiten für die Schnittgrößen im Grenzzustand der Tragfähigkeit

Einige Besonderheiten beim Entwurf von Integralen Brücken sind:

- Größe der auftretenden Zwangsbeanspruchungen abhängig von Bauwerksgeometrie, Steifigkeitsverhältnis zwischen Überbau und Widerlagern sowie von der Steifigkeit des Baugrundes
- getrennte Berechnung der auftretenden Zwangsschnittgrößen unter Berücksichtigung von oberen und unteren Grenzen für die Bodenkennwerte
- Längenänderungen infolge Temperatur werden in die Hinterfüllung der Widerlager weitergegeben. Daraus ergeben sich fortschreitende Verdichtung der Hinterfüllung (bei positiver Längenänderung) und Setzungen im Hinterfüllbereich (bei negativer Längenänderung), die durch Temperatur, Schwinden, Kriechen hervorgerufen werden.

Die Entwurfsgrundlagen und Anwendungsgrenzen für unterschiedliche Ausbildungen des Überganges zwischen Bauwerk und Hinterfüllung sind in der Schriftenreihe der Hessischen Straßenverwaltung Heft 50-2004 „Fugenlos Bauen“ nachzuschlagen.

Nach diesen Informationen und theoretischen Erkenntnissen referierte Herr Dipl.-Ing. Peter Otte, Prüflingenieur für Baustatik aus Neustrelitz über den „**Brückenbau in der Planung und Bauausführung aus der Sicht eines Prüflingenieurs**“ und gab dabei anhand von Bildern einen Einblick in das Baugeschehen von Ingenieurbauwer-

ken. So wurden viele Erfahrungen weitergegeben, die die Planer und die Baubetriebe zum Nachdenken anregen sollten.

Im letzten Vortragsthema referierte Herr Dr. Michael Lampe von der INROS Lackner AG Rostock über „**Erfahrungen und Erkenntnisse bei Brückenplanungen unter Anwendung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) – mit besonderem Blick auf die Anforderungen zum Schutz von Natura 2000-Gebieten – und deren Integration in die Planungs- und Vorbereitungsabläufe im Brückenbau**“ und stellte dabei heraus, dass die Zulassungs- und Genehmigungsverfahren über ein

a) förmliches Genehmigungsverfahren (Planfeststellungsverfahren) bzw.

b) vereinfachtes Genehmigungsverfahren erlangt werden müssen.

Bei einer Umweltverträglichkeitsprüfung werden die vorgeschlagenen Varianten der Baumaßnahme mit den Auswirkungen auf die Umwelt, den Verkehr und den Menschen und nicht auf die Kosten verglichen.

Grundlage der Natura 2000-Gebiete sind die

- Fauna-Flora Habitatrichtlinie (FFH-Richtlinie)

- Vogelschutzrichtlinie

- Andere Schutzgebiete

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass

- die Dauer der Genehmigungsverfahren entscheidend von der Verfahrensprozedur abhängt u.

- die Umwelt-/FFH-Erheblichkeit von Vorhaben unbedingt frühzeitig geprüft werden sollte.

- Sind Auswirkungen auf „Natura 2000-Gebiete“ nicht auszuschließen, so ist eine vollständige FFH-Verträglichkeitsprüfung durchzuführen.

- Planfeststellungsverfahren sind grundsätzl. an die UVP-Pflicht gebunden.

- Zu erwartende Auswirkungen auf Pflanzen und Tiere sind bis zu einem Jahr zu kartieren.

Abschließend kann festgestellt werden, dass dieser Brückenbautag ein gelungener Seminartag mit interessanten Fachbeiträgen und Diskussionen war.

Dipl.-Ing. Matthias Nagel

VSVI-Seminar vom 15. 03. 2005 mit dem Thema: „Asphaltstraßenbau“

Die Themen der Veranstaltung waren die Vorstellung von Sonderbauweisen und innovativen Neuerungen im Asphaltstraßenbau.

Ziel dieser neuen Bauweisen ist es, den Auftraggebern und den Nutzern der Straßenverkehrsanlagen hochwertige und gleichzeitig preiswerte Straßenbeläge anzubieten, die den Anforderungen nach

- Verkehrslärmreduzierung
- material- und umweltschonenden Mischverfahren durch Temperaturabsenkung
- farbiger Gestaltung von Verkehrsflächen entsprechen.

Kompaktasphalt

Die Bauweise mit ihren Vorteilen wurde von der Firma H. Kirchner & Co. KG, Bad Hersfeld, überzeugend vorgestellt. An Hand der Video-Vorführung konnte der Zuschauer den praktischen Einsatz des Maschinenkomplexes für den Kompaktasphalteinbau auf dem Autobahnlos A 20, Jarmen – Anklam verfolgen.

In der anschließenden Diskussion wurden Fragen zum Einsatz dieses Komplexes auf Bundesstraßen und zum Kosten-Nutzen-Verhältnis gestellt und von Herrn Byhain ausführlich beantwortet.

Offenporiger Asphalt

Mit dieser Bauweise wird dem ständig steigenden Verkehrslärm wirksam begegnet. Beide Referenten, Herr Dipl.-Ing. Drüschner und Herr Dr.-Ing. Holdorf, belegten an Hand von Lärmberechnungen und praktischen Anwendungsbeispielen die enorme Verkehrslärmreduzierung von

bis zu 8 dBA, die mit offenporigen Asphaltbelägen zu erzielen sind. Kein anderer Straßenbelag ist in der Lage, Verkehrslärm „zu schlucken“ und somit einen aktiven Beitrag zum Lärm- und Umweltschutz zu leisten.

In lärmsensiblen Gebieten, z.B. in geschützten Naturrefugien, bietet sich dieser Fahrbahnbelag als preisgünstige Alternative zu Lärmschutzwänden an.

Die Vermeidung von Sprühhahnen bei Regen und die damit verbundene Reduzierung des Unfallrisikos - besonders auf Autobahnen - wurde von den Referenten als weiterer Vorteil dieser Bauweise herausgestellt.

Im Gegensatz zu anderen europäischen Staaten wie Holland, Belgien, Frankreich, Österreich, Schweiz u. a., steckt der OPA-Belag in Deutschland noch in den „Kinderschuhen“. Auf Grund der Vorteile verdient diese Bauweise auch in Deutschland eine breitere Anwendung. Das Land Mecklenburg-Vorpommern könnte und sollte sich aktiv in diesen Prozess einbringen.

Farbiger Asphalt

Bei der Gestaltung von innerstädtischen Verkehrsflächen gewinnt der farbige Asphalt immer mehr an Bedeutung. Er stellt eine preiswerte Alternative zu farbigen Platten bzw. Naturpflasterbelägen dar. Insbesondere für Geh- und Radwege bzw. für Spielplatzflächen eignet sich der farbige Asphalt durch seine fugenlose Bauweise hervorragend.

In allen Farbnuancen herstellbar, steht somit den Landschaftsarchitekten und den Verkehrsplanern ein Baumaterial zur Verfügung, das allen Anforderungen an die architektonische Gestaltung und bautechnische Ausführung genügt. Durch Herrn Reschke von der Asphalt- und Bitumenberatung wurde dieses an vielen Beispielen demonstriert.

Temperaturabgesenkter Asphalt

Dieses Thema wurde von Herrn Dipl.-Ing. B. Bielenberg am Beispiel der B 106 vorgestellt. Zum Einsatz kamen verschiedene Zusatzstoffe, deren Wirkung auf die Bitumen- und Asphalteeigenschaften an Hand von Untersuchungsergebnissen erläutert wurden. Die Reduzierung der Emissionen und die Einsparung von Heizenergie sind deutliche Beiträge zum Umweltschutz und tragen zur Reduzierung des CO₂-Gehaltes bei.

Der Referent dankt dem SBA Schwerin für die Bereitschaft, diese Neuerung als Erprobungsstrecke auf der B 106 auszuführen.

Das Thema „Temperaturabgesenkter Asphalt“ wurde inzwischen als Exponat für den „Ingenieur-Preis Mecklenburg-Vorpommern 2005“ bei der Ingenieurkammer eingereicht.

Als Seminarleiter möchte ich mich für die zahlreiche Teilnahme und für die regen Diskussionen zu allen Themenkomplexen bei den anwesenden Fachkollegen nochmals bedanken.

Dipl.-Ing. Hubert Peitz

VSVI-Seminar vom 31. 03.2005 mit dem Thema: „Baurecht und Baugrund“

Auch in diesem Jahr waren die Themen zum Baurecht und Baugrund durch interessante Fachvorträge gekennzeichnet, welche insbesondere durch viele verschiedene Beispiele der deutschen Rechtsprechung plastisch untermauert wurden.

Thema 1:

Das erste Seminar wurde von Herrn Norbert Portz, Leiter des Büros des Deutschen Städte- und Gemeindebundes in Bonn, vorgetragen.

In seinen Ausführungen ging er vorwiegend auf die Anforderungen einer öffentlichen Ausschreibung ein, mit den Schwerpunkten der Vergabevorbereitung und Vergabedurchführung.

Zu dem Teil der Vergabedurchführung waren besonders interessant dargestellt, die Ausführungen zu den speziellen 4 Wertungsphasen, wie:

1. zwingender- bzw. fakultativer Ausschluss von Angeboten
2. Prüfung der Eignung der Bieter
3. kein Zuschlag auf unangemessene niedrige Angebote: Aufklärungspflicht des AG
4. Auswahl des wirtschaftlichsten Angebotes.

Zur Vergabevorbereitung verwies er auf die gesicherte Finanzierung und stellte die gegenwärtig gültigen Schwellenwerte der Vorlagen bei der EU vor, welche aber ab 2006 neu geordnet werden sollen.

Thema 2:

Das zweite Baurechtseminar wurde von Herrn Rechtsanwalt Klaus-Udo Reichelt aus Hamburg vorgetragen. Herr Rechtsanwalt Reichelt referierte über die Planung und Planungskontrolle bei Baumaßnahmen. Er stellte die verschiedenen Informationsmodelle, wie Vergabe an Einzelgewerken, die Vergabe an Generalunternehmen und die Planung von reduziertem Umfang und der Vergabe der restlichen Planung der Bauleistungen an Generalunternehmern vor.

Besonders interessant waren seine Ausführungen zu den Baugrundbeurteilungen und der rechtlichen Konsequenzen bei Gründungsberatungen gem. § 92 I Nr. 2 HOAI.

Für 61 Teilnehmer des Seminars für Baurecht war der Vormittag durch die abwechslungsreichen juristischen Fallbeispiele sehr schnell vergangen.

Thema 3:

Der Nachmittag war ganz dem Baugrund von Bauwerken im Verkehrsbau gewidmet. Herr Dr.-Ing. Rainer Scherbeck, von der TABERG Ingenieur GmbH Lünen, referierte zu Baugrundverbesserungen und Alternativen zu Tiefgründungen. Da in M-V überwiegend aufgrund der eiszeitlichen Verschiebung bei der Errichtung von Brücken Baugrundverbesserungen notwendig sind, werden gerade bei der angespannten Haushaltslage Alternativen zu Tiefgründungen gesucht. Hierzu stellte Herr Dr.-Ing. Scherbeck interessante Schotterverdichtungssäulen und Bohr-Rammsäulen von der Fa. Geopier vor, die wirtschaftlich zur Baugrundverbesserung eingesetzt werden können.

Thema 4:

Das Abschlussseminar gestaltete Herr Dipl.-Ing. Schulze, Geschäftsführer von der Porr Technobau Berlin GmbH. Das Leistungsspektrum der international agierenden Porr Technobau und Umwelt AG deckt alle Sparten der Bauwirtschaft ab. Die hier vorgestellten Ingenieurbauwerke zeigten, daß die in Grabow von Porr errichteten Unterführungsbauwerke „nur“ kleine Bauwerke im Vergleich zu den im Zentrum Berlins errichteten sind. Aber gerade die in Grabow angewandte Gel-Abdichtung zeigte, daß dieses Unternehmen auch mit modernen Bauweisen kurze Bauzeiten einhalten kann.

Dipl.-Ing. Dietmar Großmann

VSVI-Exkursion vom 28. 04. 2005 zu den Baustellen: „Talbrücke über den Großen Landgraben im Zuge der BAB A20, AS Anklam (B 199) –Brunn (L 26)“



Bericht über die Veranstaltung

1. Allgemeines

Zu der Veranstaltung, die vormittags in der Raststätte stattfand, waren 39 Teilnehmer gekommen. Sie begann mit Vorträgen zum Stand der Bauarbeiten an der BAB A20 im allgemeinen und führte dann zur Straßen- und Brückenplanung im Bereich der VKE 2832, im Besonderen der beiden Talbrücken. Die Ausführungen der Referenten wurden durch PowerPoint – Visualisierungen illustriert. Die Bedingungen in der Raststätte waren optimal. Am Nachmittag schloss sich eine Besichtigung der Baustelle „Talbrücke Großer Landgraben“ an.

2. Vorträge

Referent: Dr.Karl Kleinhanß, DEGES

Thema: Stand der Bauarbeiten an der BAB A20, Planungsprämissen für die Brückenplanung, Zusammenarbeit zwischen DEGES und Landesbehörden, Erfahrungen beim Bau von Talbrücken in der A 20, Stand der Bauarbeiten an der Strelasundquerung, Rahmenbrücken und Wildbrücke am Rüggenzubringer, wirtschaftliche Ergebnisse der abgeschlossenen Brückenbaumaßnahmen

Referent: Dipl.-Ing. Wolfgang Lüdemann DEGES

Thema: Streckenbau der BAB A20 im Abschnitt 1.4 der A 20, speziell der VKE 2832, Abläufe und Zeiträume in der Phase der Genehmigungsplanung, Hinweise auf die besonderer Umweltproblematik im Bereich Großer und kleiner Landgraben, Erläuterung zum Einbau von Kompaktasphalt in der Strecke, Hinweis auf die sehr guten erreichten Güteparameter

Referent: Dipl.-Ing. Gundolf Rupprich, Landesamt für Straßenbau und Verkehr und Dr.Karl Kleinhanß, DEGES

Thema: Planung und Bau der Talbrücken über den Großen und den Kleinen Landgraben, Bericht über die Herausarbeitung einer Gestaltungskonzeption für die Brücken, Hinweise zur Querschnittswahl bei Talbrücken, Dimensionierung der Querschnittsteile, um robuste Konstruktionen zu erhalten, Erfahrungen aus früheren ausgeführten Brücken an der A 20, Hinweis, dass durch die Bautätigkeit an den Brücken der A 20 und des Rügenzubringers ein Fundus an Erfahrungen, Innovation und Kenntnissen geschaffen wurde, der unbedingt genutzt werden sollte

Referent: Dipl.-Ing. Jürgen Fey, Fa. Kirchner

Thema: Herstellung der Überbauten der Talbrücken mit Vorschubgerüst, Besonderheit durch die Voutung (Bogenform) von drei Feldern, technologisches Konzept der Taktfertigung der Brücke und Konstruktion sowie Umsetzen der Rüstung von Feld zu Feld

3. Baustellenbesichtigung

Die Teilnehmer konnten sich über den Bautenstand der Brücke Großer Landgraben informieren:

- Pfeiler und Wiederlager, letztere so modifiziert, dass die Vorschubrüstung hindurchgeschoben werden kann



- Fertiggestellter Überbau der westlichen RiFa unter besonderer Betrachtung der Qualität des Sichtbetons, der Koppelfugen, der Aufhängung der Vorschubrüstung an den Koppelfugen
- Funktion der Vorschubrüstung in der im Bau befindlichen östlichen RiFa
- Erläuterung der Vorgänge im Wochentakt eines Brückenfeldes
- Betrachtung eines bewehrten (Schlaffstahl und Spannbewehrung) Feldes vor der Betonage

Oberbauleiter und Bauleiter der Fa, Kirchner konnten die Fragen der Teilnehmer beantworten. Zu einzelnen Details der Herstellung von Talbrücken mit Vorschubrüstung ergaben sich Fachdiskussionen, die bei der Planung künftiger Brücken genutzt werden können.

4. Schlussbemerkung

Der Verlauf der Veranstaltung kann als Erfolg gewertet werden. Im Rückblick auf über ein Jahrzehnt Planung und Bauausführung an der A 20 und in Erwartung der Fertigstellung in diesem Jahr konnten die Vortragenden umfassende Erkenntnisse vermitteln. Die Baustellenbesichtigung vermittelte Erfahrungen, die bei ähnlich gelagerten Projekten von Nutzen sein können.

Dipl.-Ing. Burkhard Sigeneger



„Aus dem Leben der Bezirksgruppen“

VSVI -Fahrt der Bezirksgruppe Neubrandenburg nach Leipzig

Skeptisch, woran es wohl liegen würde, dass der Bus mit nur 12 Reiseinteressierten Personen besetzt sei, begann die 3-tägige Exkursion am 10. Juni 2005 in den Süden, genauer gesagt in die „heimliche“ Hauptstadt des Sachsenlandes - nach Leipzig und in seine nähere Umgebung. Und wer von Ihnen, liebe Leser, glaubt, Leipzig und sein Umfeld zu kennen - schließlich habe man ja auf dem Terrain der inzwischen neuen Bundesländer die meiste Zeit seines bisherigen Lebens verbracht - wird nachfolgend doch ein wenig ins Staunen geraten.

Recht schnell verlief die Anreise, bereits um 11.00 Uhr trafen wir bei der DEGES in Leipzig ein. Dort wurde uns der Bau des geplanten City - Tunnels, der künftig die beiden Kopfbahnhöfe Leipzig - Hauptbahnhof und Bayerischer Bahnhof verbinden soll, erklärt. Das Tunnelbauwerk soll, einschließlich der Rampen und der 4 Haltestationen, mit einer Länge von 3,9 km in einer Tiefe von 20 bis 25 m quer durch den Untergrund der Leipziger Innenstadt führen. Derzeit werden die Gruben für die Stationen in offener Bauweise ausgehoben. Bis zu den Spielen der Fußball-WM im Juni nächsten Jahres sollen die Decken größtenteils wieder verschlossen sein. Ab Anfang 2006 wird sich der eigens für die Leipziger Baugrundverhältnisse gefertig-

te Tunnelbohrer täglich 7 m durch den Untergrund fräsen und Raum für den Bau zweier Tunnelröhren mit je 9 m Durchmesser schaffen, die nachfolgend mit segmentweise im Ring angeordneten Stahlbetonplatten als tragendes System hergestellt werden.



Nach einer individuellen Besichtigung des modernisierten Leipziger Bahnhofes, der nunmehr auf drei Etagen mit Einkaufsmeilen und gastronomischen Einrichtungen zum Verweilen einlädt, und einem kleinen Imbiss, fuhr unser Bus zum Völkerschlachtdenkmal. Gigantisch wirkte der Anblick beim Herannahen an das im Oktober 1913 errichtete Denkmal, zu jener Zeit war es der größte Denkmalsbau Europas. Das Bauwerk besteht zu 90 Prozent aus Beton und ist mit Granitblöcken verkleidet. So ein Betonbau mit derartig gewaltigen Ausmaßen gab es bis zum Zeitpunkt seiner Errichtung nicht und war zunächst unter den Fachleuten umstritten. Nur die ganz Sportlichen unter uns trauten es sich zu, die 364 Stufen auf einer teilweise sehr engen Wendeltreppe zu ersteigen, um auf die 91 m hohe Aussichtsplattform des Denkmals zu gelangen. So mancher geriet dabei ganz schön ins Schnaufen ...

Am Abend suchten wir das „Hotel am Bayerischen Platz“ auf, welches für zwei Nächte in gediegener und gastfreundlicher Atmosphäre uns eine Heimstätte war und sich unweit des Zentrums befand.

Am Sonnabendvormittag besichtigten wir unter engagierter Führung eines erfahrenen einheimischen Bergbauingenieurs sowohl ein in Betrieb befindlicher als auch rekultivierter Braunkohletagebau südlich von Leipzig. Das Konzept für die Rekultivierung stillgelegter Flächen besteht u.a. darin, ehemalige Tagebaue durch die Auffüllung mit dem Grundwasser noch arbeitender Gruben zu Seen umzugestalten und umliegende Abraumhalden aufzuforsten. Auf diese Weise wurden und werden sehr attraktive Naherholungsgebiete geschaffen wie das „Leipziger Neuseeland“ (> 75 km²), welches wir kennenlernten. Teilweise werden diese Seen durch Kanäle verbunden. Eine reizvolle weitläufige Landschaft mit kristallklarem Seewasser bietet sich da dem Erholungssuchenden. Beim Anblick des Sportboot- und Seegierhafens am Cospudener See einschließlich einer maritim anmutenden kleinen Einkaufsmeile aneinandergereihter farbig gestalteter kleiner Holzhäuser wurde in uns bei aller Bewunderung und bei allem Respekt auch eine „gewisse Konkurrenz“ zur „Mecklenburger Seenplatte“ spürbar.

Für die zweite Tageshälfte war die Besichtigung des zweiten Bauabschnittes der Südumfahrung Leipzig des Autobahnneubaus der A 38 geplant. Dieser zweite Bauabschnitt ist besonders durch die Querung der ehemaligen Braunkohletagebaue Espenhain und Zwenkau geprägt. Der Baugrund weist ein hohes Verformungspo-

tential auf, wechselt auf engstem Raum in seinen Festigkeitseigenschaften und wird zudem durch die flurnahe Grundwasserregeneration (infolge der bereits erwähnten Renaturierungen) beeinflusst. Mit Maßnahmen wie Auflastschüttungen im Bereich von Dämmen, Rüttelstopfsäulen - sowohl im Dammbereich als auch unterhalb von Widerlagerfundamenten, und flexiblen Konstruktionsschichten wird ein Ausgleich geschaffen. Unter anderem sahen wir uns eine im Bau befindliche Spannbetonbrücke, ausgebildet als Durchlaufträger mit Kastenquerschnitt und einer Länge von 292 m (Herstellung im Taktstiebbeverfahren) an sowie eine weitere Brücke als Durchlaufträger mit dem Querschnitt eines zweistegigen Plattenbalkens und einer Länge von 455 m (Herstellung mit Vorschubrüstung). Zwei weitere Wirtschaftswegebbrücken aus hochfestem Beton C 65/75 waren bereits fertiggestellt.

Den Abend verbrachten wir gemeinsam im Restaurant „Bayerischer Bahnhof“. Zünftig wurde Geschnetzeltes, Gebratenes und Gekochtes nach sächsisch-bayerischer Art serviert und bei einem oder mehreren Gläsern köstlicher Getränke plauderte man über dies und jenes...

Abschließend unserer dreitägigen Reise unternahmen wir unter sachkundiger Führung eine Stadtbesichtigung. Wir erfuhren viel Bedeutendes über die Historie, aber auch so manches Skurrile. Auffallend waren immer wieder diese schönen, teilweise überdachten Innenpassagen vornehmer Bürgerhäuser, in denen zuerst Waren- und später Messen abgehalten wurden. Ein Denkmal von Goethe in seinen Jugendjahren gab Anlass zu erzählen, dass er sich als Student der Rechte doch auch sehr dem geselligen Leben und der Mode in dieser Stadt hingezogen fühlte und von seinen Zeitgenossen deshalb ein wenig belächelt wurde. Ganz anders die bronzene Darstellung von J.S. Bach, dessen nicht verschlossener mittlerer Jackenknopf und das heraushängende Futter seiner rechten Jackentasche zu dem Schluss führten, dass dem bekannten geschäftigen Thomaskantor und umsorgenden Vater vieler Kinder wenig Zeit für Nebensächliches blieb. Übrigens feiert die 500.000 Einwohner zählende Stadt im Jahr 2009 ihr 600-jähriges Universitätsjubiläum.

Mit den Erinnerungen eines erlebnisreichen Wochenendes traten wir am zeitigen Nachmittag die Heimreise an.

VSVI-Fahrt der Bezirksgruppe Rostock zum Flughafen Rostock-Laage

Im Frühjahr 2005 führte die Bezirksgruppe Rostock drei Veranstaltungen durch.

Ca. 25 interessierte Mitglieder begaben sich am 24.02.2005 zur Baustelle des neuen Terminalgebäudes des Flughafens Rostock-



Blick auf das Tagungsgebäude im Yachthafen Hohe-Düne



Laage. Es handelte sich bereits um den zweiten Besuch unserer Bezirksgruppe auf dieser Baustelle. Der Baufortschritt war trotz der eingetretenen Insolvenz zweier Hauptauftragnehmer deutlich zu erkennen. Im Herbst diesen Jahres soll das neue Terminal mit einer Kapazität von 300.000 Abfertigungen pro Jahr den Fluggästen zur Verfügung stehen.

Am 12.03.2005 fand das erste Fußballturnier um den VSVI-Cup in Rostock statt. Fünf Mannschaften kämpften in spannenden Spielen um den Turniersieg. Letztendlich setzte sich die Vertretung der Dr. Herold AG vor den Mannschaften der Fa. Papenburg und des Straßenbauamtes Güstrow durch. Diese Veranstaltung soll fester Bestandteil des Vereinslebens werden und soll im nächsten Jahr zu einem höherem Bekanntheitsgrad gebracht werden, um die Teilnehmer- und Zuschauerzahlen zu steigern.

Die dritte Veranstaltung unserer Bezirksgruppe in diesem Jahr, war am 07.04.2005 ein Besuch der Baustelle „Yachthafen Hohe Düne/Maritim touristisches Gewerbegebiet“.

Hier entsteht bis zum Sommer diesen Jahres auf einer Fläche von 10 Hektar eine Marina mit 750 Liegeplätzen, Hotels der 3***- und 5****+-Kategorie, Veranstaltungs-, Vereins- und Verwaltungsgebäude, sowie verschiedene Serviceeinrichtungen für Wassersportler (www.yhd.de). Die Führung wurde von den Vertretern der am Bau maßgeblich beteiligten Firmen NCC-Deutschland und Groth & Co Rostock durchgeführt.

Für den Herbst dieses Jahres sind außer der Fachexkursion nach Berlin und Dresden zwei weitere Veranstaltungen der Bezirksgruppe geplant, über die zum späteren Zeitpunkt berichtet wird.

Dipl.-Ing. Olaf Baaske,
Vors. der Bezirksgruppe
Rostock



Ansicht des neuen Terminal-Gebäudes auf dem Flughafen Rostock-Laage

VSVI-Fahrt der Bezirksgruppe Stralsund nach Schleswig Holstein

Wie in jedem Jahr unternahmen die Mitglieder der VSVI-Bezirksgruppe Stralsund im Frühjahr Ihre Jahresfachexkursion. Dieses mal war Nordfriesland das Ziel der dreitägigen Reise vom 26.05.2005 bis 28.05.2005. Um 6.00 Uhr nahmen in Stralsund 42 Teilnehmer die Reise mit einem Reisebus in Richtung Lübeck auf.

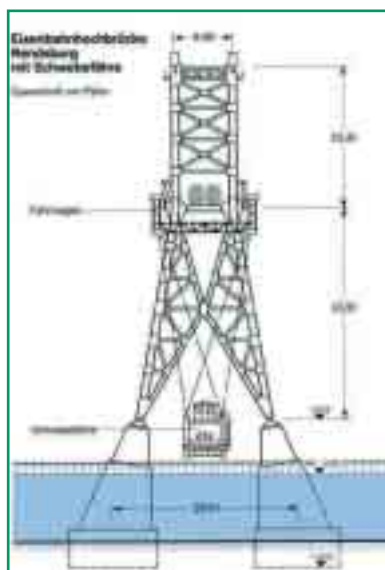
Beim Besuch des Landesbetriebes für Straßenbau Lübeck (ehemaliges Straßenbauamt) wurden wir über die laufenden Straßenbauvorhaben im Amtsbereich, insbesondere über die Weiterführung der BAB20 unterrichtet. Unter anderem wurde ein Verfahren zur Moorumsetzung im Spülverfahren beim Bau der heute bereits unter Verkehr gegangenen BAB20 vorgestellt. Dabei wurden Schichten bis 20 m Mächtigkeit versetzt. In Wertung der aufzuwendenden Kosten sind solche Austauschverfahren nur bis ca. 8 m sinnvoll. Für größere Mächtigkeiten sollte ein anderes Gründungsverfahren gewählt werden. Im Anschluss erfolgte eine Führung durch den kurz vor der Fertigstellung stehende Herrentunnel. Der aus zwei Röhren bestehende Tunnel ist 780 m lang und wurde im Schildvortriebverfahren hergestellt. Der aus öffentlichen und privaten Mitteln finanzierte Tunnel ist nach seiner Übergabe mautpflichtig. Die ca. 30 Jahre alte und stark geschädigte Brücke über die Trave wird nach Eröffnung des Tunnels vollständig abgerissen.

Nach einem kleinen Imbiss in einer Gaststätte am Seglerhafen ging die Busreise weiter in Richtung Rendsburg. Hier stand die Besichtigung der Schwebefähre und der Eisenbahnhochbrücke über den Nord-Ostsee-Kanal auf dem Programm.

Mit dem Bau des Nord – Ostsee - Kanals im Jahr 1895 (damals Kaiser-Wilhelm-Kanal), war eine direkte Schiffsverbindung zwischen Nord- und Ostsee entstanden, welche Wege-, Straßen- und Bahnverbindungen in Nord - Süd - Richtung zerschnitt. Als Ausgleich wurde eine Bahnverbindung mittels einer Eisenbahnbrücke geschaffen, deren Ausmaße auch ein passieren von Ozeanriesen gestattete. Die stabile Stahlkonstruktion aus dem Jahre 1913 wird auch heute noch dem gewachsenem Transportaufkommen gerecht. ca. alle 7 – 10 Minuten passiert ein Zug die Eisenbahnbrücke. Den Transport von Personen und Fahrzeugen zwischen beiden Ufern des Nord - Ostsee- Kanals übernahmen „schwimmende“ Fähren.

Anders in Rendsburg: An die vorhandene Unterkonstruktion der Bahngleise wurden Stahlträger mit Laufrädern montiert an denen die Schwebefähre mittels Seilen angehängt ist.

Leider war die Fähre bei unserem Besuch durch Verschleißerscheinungen an den Laufrädern außer Betrieb, doch versicherte man uns der Funktionszuverlässigkeit der Fähre. Nicht mal bei starkem Sturm wird der Fährbetrieb eingestellt.



Über eine Wendeltreppe durften wir in Begleitung und ausgerüstet mit Schutzhelm und Warnweste die fast 40 m hohe Instandhaltungsplattform der Eisenbahnbrücke besteigen. Die Passage des NOK für ein durchschnittliches Schiff kostet ca. 6.000 Euro. Der Zeitgewinn für die Reeder beträgt ca. 15 Stunden. Gegen 18 Uhr setzte sich der Bus in Richtung Tarp, einem kleinen Ort zwischen Schleswig und Flensburg in Bewegung, wo wir für die nächsten zwei Nächte in einem Landgasthof eincheckten. Damit war der Besichtigungsteil des ersten Exkursionsstages beendet.



Am 27.6.2005 saßen alle nach dem Frühstück gegen 8.30 Uhr wieder im Reisebus mit Ziel Eidersperrwerk bei Tönning. Das Sperrwerk wurde 1973 nach 5 Jahren Bauzeit eingeweiht und kostete 170 Millionen DM. Durch seinen Bau konnte die Deichlinie von ehemals 60 km auf 5 km gekürzt werden. Der Straßentunnel im Sperrwerk verbindet Dithmarschen und Eiderstedt miteinander. Nach einem Einführungsfilm über den Bau des Sperrwerkes wurde durch einen kompetenten und sehr unterhaltsamen Mitarbeiter der Wasser- und Schifffahrtsamtes die Aufgabe und Funktionsweise des Sperrwerkes kurzweilig erläutert.

Vom Eidersperrwerk ging die Fahrt nach Friedrichstadt zum Mittagessen auf einem Fahrgastschiff. Der Stadtrundgang mit Führung brachte uns die Geschichte von Friedrichstadt (Venedig des Nordens) etwas näher.

Nach einer Grachtenfahrt durch Friedrichstadt ging's per Fahrgastschiff auf der Treene nach Schwabstedt. Hier wartete bereits unser zuverlässiger Busfahrer aus Pruchten auf uns. In Husum erhielten wir uns dann bei einem Glas Bier oder Wein und einem gemeinsamen Abendessen von den Spuren leichter Erschöpfung, die das straffe Exkursionsprogramm und das sommerliche Wetter (über 30°C) bei allen hinterlassen hatte.

Am 28.05.2005 um 7.30 Uhr starteten wir zu unserem letzten Exkursionsziel, der Besichtigung des Großbauvorhabens „Hafencity Hamburg“. Um 10.00 Uhr wurde durch Dr. Rottfuchs (ARGUS) und Dr. Ehmann (Windels-Timm-Morgen) eine Einführung zur Planung und Ausführung einzelner Bauprojekte und zum Gesamtkonzept gemacht.

Bei einem Rundgang wurden weitere Aspekte der Gestaltung an fertigen bzw. im Bau befindlichen Objekten erläutert. Besonders beeindruckend war die Umsetzung der Anforderungen an den Hochwasserschutz durch das Tiedewasser. So existieren zum Beispiel Wege und Zufahrten auf zwei Ebenen. Die unteren zwei Geschosse der Gebäude sind gegen Hochwasser gesichert und dienen auf Grund fehlender Parkflächen als Parkdecks. Die alte Speicherstadt, als Weltkulturerbe in spe, ist in das Konzept „Hafencity“ gut integriert.

Im Anschluss konnten alle Exkursionsteilnehmer die Hansestadt Hamburg auf eigene Faust entdecken.

Insgesamt war es mal wieder eine sehr schöne und informative Exkursion. Besonders möchten wir uns bei den Organisatoren, Herrn Freitag, Herrn Winkel und Herrn Kolbe bedanken. Der Inhalt und der zeitliche Ablauf der Exkursion waren perfekt.

Dipl.-Ing. Norbert Kühn



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: Dipl.-Ing. Dietmar Greßmann
Dipl.-Ing. Peter Hellwig

Auflage: 900, 7/2005
Satz u. Druck: Henryk Walther, Papier- und Druck-Center, Neubrandenburg
www.walther-druck.de, Tel. 03 95/560 04-0