

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



## Sicherheit von Ingenieurbauwerken, insbesondere von Brücken in M-V

Nach den tragischen Ereignissen in Bad Reichenhall und Katowice, bei denen infolge von Dacheinstürzen zahlreiche Tote und Verletzte zu beklagen waren, wird die Sicherheit von Bauwerken jetzt auch in der breiten Öffentlichkeit diskutiert und nicht nur bei den einfachen Bürgern, sondern auch unter den für öffentliche Bauten zuständigen Personen macht sich teilweise Verunsicherung breit. Dennoch wäre unrichtig, aus solchen Unglücksfällen auf ein generelles Standsicherheitsproblem für die vorhandene Bausubstanz zu schlussfolgern. Fest steht aber auch, dass selbst bei den sich überwiegend in öffentlicher Hand befindlichen Ingenieurbauwerken die Verantwortung für deren sichere Errichtung, Veränderung und Nutzung sehr unterschiedlich wahrgenommen wird.

### Der § 836 BGB regelt ... die Haftung eines jeden Grundstücksbesitzers ... :

„Wird durch den Einsturz eines Gebäudes oder eines anderen mit einem Grundstück verbundenen Werkes ein Mensch getötet, der Körper oder die Gesundheit eines Menschen verletzt oder eine Sache beschädigt, so ist der Besitzer des Grundstücks, sofern der Einsturz oder die Ablösung die Folge fehlerhafter Errichtung oder mangelhafter Unterhaltung ist, verpflichtet, dem Verletzten den daraus entstehenden Schaden zu ersetzen. Die Ersatzpflicht tritt nicht ein, wenn der Besitzer zum Zwecke der Abwendung der Gefahr die im Verkehr erforderliche Sorgfalt beachtet hat.“

*So sollte der Zustand von Brücken nie werden!*



Die Verantwortung der Bauherren bzw. Eigentümer für die sichere Errichtung, Veränderung und Nutzung von Bauwerken und baulichen Anlagen wird außerdem sowohl in den Bauordnungen als auch in den Straßen- und Wegegesetzen der Länder festgeschrieben.

Das Straßen- und Wegegesetz des Landes Mecklenburg-Vorpommern (Str. WG-MV) vom 13.01.1993 regelt hierzu im § 10 (3) „Genehmigungen, bautechnische Sicherheit“, dass „die Träger der Straßenbaulast dafür einzustehen haben, dass die all-gemeinan erkannten Regeln der Baukunst und der Technik eingehalten werden und ihre Bauten technisch allen Anforderungen der Sicherheit und Ordnung genügen.“

### Wie wird das sichergestellt?

Die Kontrollen an Ingenieurbauwerken der Straßenbauverwaltung in Mecklenburg-Vorpommern sind der DIN 1076 geregelt, so dass die Bauwerke mit einer alle 6 Jahre zu wiederholenden „Hauptprüfung“ und alle 3 Jahre durchzuführenden „Einfachen Prüfung“ überwacht werden. Die Prüfungen dienen der Feststellung der planmäßigen Tragfähigkeit und der vorausgesetzten Dauerhaftigkeit der Bauwerke. Dieses sind insbesondere nicht an allen kommunalen Bauwerken sichergestellt, so dass die Baulastträger, z. B. Gemeinden und Kreise, die fachtechnischen Aufgaben an entsprechend versierte Planungsbüros übertragen bzw. übertragen sollten. Dennoch bleiben der zuständige Bürgermeister im Bereich der Gemeindestraßen, der Landrat für im Kreis befindliche Kreisstraßen und der Straßenbauamtsleiter für alle Landes- u. Bundesstraßen die zuständigen juristischen Personen, die die Verantwortung für Standsicherheit ihrer Bauwerke tragen.

Aus diesem Grund ist jede juristische Person daran gehalten, besonders fachtechnisch geeignete Partner, z. B. Ingenieurbüros mit ausreichender Erfahrung, mit der Bauwerksprüfung zu betrauen. Es ist anzunehmen, dass der Runderlass Straßenbau Mecklenburg-Vorpommern Nr. 03/2000 nicht in allen Bereichen der öffentlichen Verwaltungen eingeführt ist und dass hinsichtlich der Prüfung der bestehenden Ingenieurbauwerke die Forderung nach einheitlichem Handeln der jeweiligen Verwaltung noch nicht sichergestellt ist.

Im Rahmen der öffentlichen Daseinsvorsorge hat die jeweils Zuständige Verwaltung für die Standsicherheit, die Verkehrssicherheit und die Dauerhaftigkeit der Ingenieurbauwerke im Zuge von Straßen und Wegen einzustehen. Die regelmäßige und fachkundige Bauwerksprüfung ist wesentlicher Bestandteil für die Erhaltung der Ingenieurbauwerke.

Der gemäß Runderlass geforderte fachkundige Bauwerksprüfer wird seinen Auftraggeber darauf hinweisen, die Erstellung eines aussagekräftigen Bauwerksbuches mit anzubieten und ist dann zwangsläufig teurer als diejenigen, denen diese Zusammenhänge nicht geläufig oder nicht ausreichend bekannt sind.

Des Weiteren wird er beachten, dass es z. B. nicht genügt, nur auf vorhandene Risse hinzuweisen, sondern den Aufwand für deren Erfassung und Bewertung in Abhängigkeit von den statisch-konstruktiven Verhältnissen des Bauwerkes einzukalkulieren. Umgekehrt kann der Ingenieur, der nicht mit den bauartbedingten oder an bestimmte Herstellungszeiten gebundenen Problemen vertraut ist, zu völlig falschen Bewertungen kommen. Als Beispiel soll das mitunter fehlende Ankündigungsverhalten durch sichtbare Schäden an Spannbetonbrücken angeführt werden; in einem solchen Fall aus dem Nichtvorhandensein von Rissen auf ein intaktes Tragwerk zu schließen, könnte fatale Folgen haben.

Weiterhin sind die Arbeiten an Neubaumaßnahmen und insbesondere die Brückeninstandsetzungen konsequent in ihrer Qualität der Ausführung durch Fachpersonal zu überwachen, welches besonders bei den stetig geringen Preisen unbedingt notwendig sind.

Als letzten Punkt möchten wir unterstreichen, dass die stetig wachsenden Lasten und die ständigen Überlastungen der Bauwerke durch verstärkte Kontrollen unterbunden werden müssen, damit die Dauerhaftigkeit der vielen Einzelteile an unseren Brücken gewährleistet bleibt.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die einheitliche Erfassung, Bewertung, Aufzeichnung und Auswertung von Ergebnissen der Bauwerksprüfungen nach DIN 1076 nicht für jedes Ingenieurbauwerk in Mecklenburg-Vorpommern gewährleistet ist.

Insbesondere in den kommunalen Verwaltungen fehlen oft die dafür erforderlichen Ingenieure. Daran ist durch die noch in den Bauverwaltungen und insbesondere mit dem in der Straßenbauverwaltung verbliebenen Fachpersonal zu arbeiten. Die hierfür erforderlichen Grundlagen sind durch die entsprechenden politischen Ebenen zu schaffen. Auf die damit verbundenen Probleme für fachkundige Anbieter wurde bereits hingewiesen. Andererseits sind die in Mecklenburg-Vorpommern ansässigen und auf solche Leistungen spezialisierten Ingenieure bekannt und könnten in einer Liste entweder bei der Ingenieurkammer Mecklenburg-Vorpommern oder bei der Straßenbauverwaltung geführt werden.

Für die Verantwortlichen im kommunalen Bereich könnte damit die Auswahl geeigneter Bauwerksprüfer deutlich vereinfacht und somit ein Beitrag für die Verbesserung der Sicherheit von Ingenieurbauwerken geleistet werden. Damit würden sich zweifellos auch erhebliche finanzielle Vorteile ergeben, weil der Instandsetzungsbedarf durch rechtzeitiges Handeln minimiert und Haftungsprobleme durch das Erkennen und Beseitigen von sicherheitsrelevanten Mängeln vermieden werden.

Dipl.-Ing. Peter Otte  
Dipl.-Ing. Dietmar Greßmann

## Jahreshauptversammlung der Fördergemeinschaft der VSVI – M-V 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 07. April 2006 im Ressort Hotel Vier Jahreszeiten in Zingst statt.

An der Versammlung nahmen neben 28 Vertretern der Mitgliedsunternehmen als Gäste Herr Dipl.-Ing. Dietmar Greßmann als Vertreter des Vorstandes der Landesvereinigung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure in M-V und Herr Dipl.-Ing. Matthias Nagel als Geschäftsführer der Vereinigung teil.

Nach Eröffnung der Veranstaltung und Begrüßung der Teilnehmer durch den Bevollmächtigten der Fördergemeinschaft, Herrn Dr. Krüger, hielt Herr Dietmar Greßmann sein Grußwort und dankte allen Mitgliedern der Fördergemeinschaft für ihre jährliche Unterstützung des Vereinslebens der VSVI.

Danach gab Herr Matthias Nagel als Geschäftsführer der VSVI einen Überblick über die Aktivitäten der Vereinigung im vergangenen Jahr.

Im Anschluss daran hielt der Vorsitzende des Fördervereins, Herr Dipl.-Ing. Jochen Diete, den Rechenschaftsbericht und den Ergebnisbericht der Finanzprüfer.

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

Das Geschäftsjahr 2004 schloss mit einem Übertrag in 2005 ab:	
von	~ 17.800,00 €
Einnahmen 2005 aus Mitgliedsbeiträgen	10.400,00 €
Gesamtausgaben 2005	13.200,00 €
darunter Linstow	3.900,00 €
Bezirksgruppen	8.100,00 €
<b>Gebühren/Sonstiges</b>	<b>400,00 €</b>
Unterstützung Hochschule NB	800,00 €
Übertrag in 2006	~ 15.000,00 €

Der von der Mitgliederversammlung 2004 gewählte Vorstand

Herr Dipl.-Ing. Jochen Diete	- 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 2005 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. die Verkehrsbauseminare an der Hochschule 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 die Hauptaufgabe der Fördergemeinschaft darstellt. Zurzeit zählt die Fördergemeinschaft 43 Mitglieder (2005 – 42 Mitglieder).

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

Im Anschluss an die Versammlung fand eine begleitende Fachexkursion zur nahe gelegenen Meiningenbrücke statt, die von allen Mitgliedern gut angenommen worden ist. Die Herren Freitag (Straßenbauamt) und Dr. Baumann (Ingenieurbüro) konnten Interessantes sowohl zur Historie als auch zum geplanten Neubau berichten.

Dr.-Ing. Michael Krüger



Visualisierungen zum geplanten Neubau der Meiningenbrücke

## Neuer Sprecher beim Ingenieurrat Mecklenburg-Vorpommern Staffelstab an Jochen Seemann übergeben

Der Ingenieurrat Mecklenburg-Vorpommern, dessen Gründungsmitglied die Vereinigung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure e.V. (VSVI) ist, hat einen neuen Sprecher. Auf ihrer Sitzung am 24.01.2006 wählten die Mitglieder des Ingenieurrates Mecklenburg-Vorpommern einstimmig Dipl.-Ing. Jochen Seemann, Mitglied des Verbandes Unabhängig Beratender Ingenieure und Consultants e.V. VUBIC für das Jahr 2006 zu ihrem Sprecher.



Alter und Neuer Sprecher  
Dr. Michael Krüger und Dipl.-Ing. Jochen Seemann (r)  
Foto: Badell/Ingenieurkammer

Der 55-jährige aus Rostock löst Vorjahressprecher Dr.-Ing. Michael Krüger (Schwerin) von der VSVI Mecklenburg-Vorpommern ab. Die im Ingenieurrat Mecklenburg-Vorpommern zusammengeschlossenen Ingenieurverbände, -vereine und die Ingenieurkammer Mecklenburg-Vorpommern verstehen sich als Landesvertretung der Ingenieurorganisationen in Mecklenburg-Vorpommern und streben einen breiten Dialog mit Vertretern der Landespolitik und der Öffentlichkeit an. Höhepunkte dieser Arbeit im Jahr 2005 waren unter anderem die zweite erfolgreiche Auslobung und Preisverleihung des Ingenieurpreises gemeinsam mit der Ingenieurkammer Mecklenburg-Vorpommern sowie die Fortführung der Parlamentariergespräche. Auf dem Diskussionsforum mit dem Schweriner Bundestagsabgeordneten Hans-Joachim Hacker (SPD) am 17.11.2005 wurden neben allgemeinen Fragen zur Situation in Deutschland und Schwerpunkten der SPD in der Regierungskoalition auch eventuelle Auswirkungen der großen Koalition auf Mecklenburg-Vorpommern und den Fortbestand der HOAI erörtert. Des Weiteren setzte sich der Ingenieurrat mit Problemen in Verbindung mit der Deregulierung in den Verwaltungen auseinander. Auch für 2006 hat sich der Ingenieurrat Mecklenburg-Vorpommern wieder viel vorgenommen. So sollen die Parlamentariergespräche fortgesetzt und ein Parlamentarischer Abend durchgeführt werden. Daneben steht auch die Stärkung der Basis und die Suche nach weiteren neuen Mitgliedsvereinen auf dem Plan. Der Ingenieurrat vertritt landesweit ca. 8.000 Ingenieurinnen und Ingenieure.

## Peter Otte neuer Präsident der Ingenieurkammer Mecklenburg-Vorpommern Langjähriges VSVI-Mitglied und Prüflingenieur Dipl.-Ing. Peter Otte neuer Ingenieurkammerpräsident in Mecklenburg-Vorpommern

Eine starke berufspolitische Interessenvertretung für die Ingenieure in Mecklenburg-Vorpommern, das ist das wichtigste Ziel der Ingenieurkammer Mecklenburg-Vorpommern.

Nach vier Jahren Legislatur hat die Ingenieurkammer auf ihrer 17. Sitzung der Vertreterversammlung am 22. April 2006 im Van der Valk Resort Hotel Linstow Bilanz ihrer Arbeit gezogen. Nach vier Jahren Legislatur stand auch die Wahl des neuen Präsidenten, Vizepräsidenten und des Vorstandes an. Diese wurden nach der Novellierung des Ingenieurgesetzes Mecklenburg-Vorpommern im Jahr 2002 für die Dauer von 5 Jahren gewählt.

Die im März 2006 per Briefwahl gewählten Mitglieder der Vertreterversammlung sprachen auf ihrer konstituierenden Sitzung in Linstow ihrem langjährigen Vorstandsmitglied Dipl.-Ing. Peter Otte das Vertrauen aus und wählten ihn zum Präsidenten der Ingenieurkammer.

Das Wahlergebnis war eindeutig. Mit 53 von 54 Stimmen wurde der 52-jährige aus Neustrelitz für die nächste Legislatur zum Präsidenten gewählt. Peter Otte war bereits Mitglied des Gründungsausschusses der Ingenieurkammer. Er engagiert sich bereits

seit 1994 im Vorstand für die Belange der Ingenieure und Ingenieurinnen in Mecklenburg-Vorpommern. Der bauvorlageberechtigte und Beratende Ingenieur ist vor allem auf dem Gebiet des konstruktiven Ingenieurbaus tätig und außerdem seit 1990 als Prüflingenieur für Baustatik anerkannt.

Zum Vizepräsidenten wurde Dipl.-Ing. Wulf Kawan gewählt.

### **Das neue Vorstandsteam der Ingenieurkammer Mecklenburg-Vorpommern:**

Dipl.-Ing. Peter Otte,  
Präsident

Dipl.-Ing. Wulf Kawan,  
Vizepräsident

#### **Vorstandsmitglieder:**

Dipl.-Ing.(FH) Holger Bannuscher

Dipl.-Ing. Lutz Grohmann

Prof.-Dipl.-Ing. Dieter Hild

Dipl.-Ing.(FH) Gerhard Stoll

Dipl.-Ing. Andreas Wißuwa



Dipl.-Ing. Peter Otte  
Foto: Badell/Ingenieurkammer

## Auswertung der Seminarveranstaltungen 2006 in Linstow

Im Jahr 2006 wurden im Rahmen der VSVI-Mecklenburg-Vorpommern insgesamt 6 Seminarveranstaltungen mit den verschiedenen Fachthemen durchgeführt:

Tag der Veranstaltung	Thema	Seminarleiter	Teilnehmer	(dav. Nichtmitglied)
1. 26. Jan. 2006	Verkehrspolitik und Schiene	Herr Krause / Herr Leirich	50	(03)
2. 23. Febr. 2006	Brückenbau	Herr Nagel	65	(04)
3. 02. März 2006	Asphaltstraßenbau	Herr Peitz	114	(16)
4. 23. März 2006	Planungstag/ Neue Entwicklungen der Straßenplanung Podiumsdiskussion zum Thema „Der Ausbau unserer Verkehrswege als Grundvoraussetzung für eine nachhaltige Wirtschaftsentwicklung in M-V	Herr Schubert  Herr Taschenbrecker	49	(02)
5. 06. April 2006	Baurecht und Baugrund	Herr Greßmann	86	(11)
6. 27. April 2006	Exkursion „B 96n Zubringer Stralsund / Rügen und zweite Strelasundquerung“	Herr Kolbe	87	( - )

Die Veranstaltungen wurden, wie die Aufstellung zeigt, sehr 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 Auswahl und Organisation des Seminars durch den jeweiligen Seminarleiter selbst hat sich gut bewährt, zumal die Experten auf ihren Fachgebieten selbst am Besten Bescheid wissen. Das Thema Bahn im Seminartag „Verkehrspolitik und Schiene“ ist ebenfalls gut angekommen worden, hier wurde viel diskutiert, zumal die Vortragenden den Verkehrsträger Bahn sehr gut in Szene setzen konnten.

Die Erhebung der Teilnahmegebühr für Nichtmitglieder unserer VSVI erwies sich als gut, da meist auch die Fachinteressierten kamen (bis zu 14% waren teilnehmende Nichtmitglieder, von denen die meisten auch bezahlten) und entsprechende Einnahmen (insges. rd. 885,- 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-Mecklenburg-Vorpommern e. V. beglichen.

Die Mitgliederzahl unserer Landesvereinigung hat sich auch durch die Seminarveranstaltungen erhöht, die Mitgliederzahl stieg von 609 (Ende 2005) bis auf 630 Mitglieder (Ende April 2006). Somit ist der Erfolg unserer Arbeit auch in den ständig steigenden Mitgliederzahlen zu erkennen. Einen herzlichen Dank an Herrn Schubert für die thematische Vorbereitung sowie die Organisation und an Herrn Krause als Organisator vor Ort.

Dipl.-Ing. Matthias Nagel

## Seminarberichte

### VSVI Seminar vom 26.01.2006 mit dem Thema: „Verkehrspolitik und Schiene“

#### 1. Verkehrspolitik Mecklenburg-Vorpommern

Herr Dr. Klöckner aus dem Wirtschaftsministerium des Landes stellte die neuesten Zahlen und Prognosen für Mecklenburg-Vorpommern dar. Dieses Mal ging es hauptsächlich um die Verkehrsträger Eisenbahn, Flugwesen und Wasserstraße. Im Vergleich zu den meisten anderen Bundesländer spielen diese Transportsysteme in M-V nur untergeordnete Rollen. Besonders im Luftverkehr sind die Passagierzahlen für wirtschaftliche Verkehre sehr gering, hier sollte die Konzentration auf wenige Flughäfen erfolgen, ohne

jedoch die Touristen aus den alten Bundesländern in Richtung der Ostseeinseln zu vernachlässigen. Im Eisenbahnverkehr drängt das Land die DB AG darauf, Mecklenburg-Vorpommern wieder besser an die Fernverkehrsverbindungen anzuschließen sowie das schnellfahrende Netz weiter auszubauen. Im Bereich des Verkehrsträgers „Wasser“ sind insbesondere die Häfen an der Küste weiter auszubauen. Interessantes Insiderwissen und blanke Prognosen für alle Verkehrsträger waren sehr gut gemischt und diese über Jahre verfolgte Thematik regte erneut zum Zukunftsdenken an.

## 2. Verkehrsentwicklungsplan Usedom-Wollin

Herr Dr. Ulrich Rabe vom Ingenieurbüro PTV Berlin zeigte interessante Lösungen für diese Region auf. Doch die Zeit drängt, denn der Bereich war schon immer die Badewanne der Berliner und Brandenburger, und das hat sich bis heute nicht geändert! Insbesondere wurde eingegangen auf die Verlängerung der durch die Usedomer Bäderbahn betriebenen Strecke, derzeit bis Ahlbeck/Grenze sowie die evtl. Wiedererrichtung der Karniner Brücke einschließlich der noch nicht entwidmeten Strecken nach Ducherow bzw. in Richtung Swinemünde.

## 3. Die Bahn in Mecklenburg-Vorpommern

Es war der Höhepunkt des Tages, aus erster Hand erhielten wir von Herrn Karl-Heinz Friedrich, Chef der DB Regio AG, zuständig für Berlin-Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern, einen kurzweiligen Bericht zum Nahverkehr und weiteren Aktivitäten in M-V. Fundiertes Hintergrundwissen bis hin zu Detailaussagen ließen keine Fragen unbeantwortet. Auch zahlreiche kritische Fragen aus dem Publikum, z. B. zu unzureichenden Zuglängen an Freitagen/Sonntagen, wurden beantwortet. Hingewiesen wurde auf die Investitionen in den Wagenpark zur Erhöhung des Fahrkomforts

und ferner auf die Modernisierung der Stationen sowie auf die Erneuerung der Gleisanlagen anderer Geschäftsbereiche.

## 4. Das Leistungsangebot im Schienenpersonennahverkehr in M-V Planung, Organisation und Finanzierung

Seit der Bahnreform ist die Bestellung des SPNV Ländersache, die durch diese auch wesentlich mitfinanziert wird. Im Auftrag des Landes M-V bestellt die Verkehrsgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern mbH, vertreten durch den Geschäftsführer Knut E. Steffen, die Verkehrsleistungen nach entsprechenden Ausschreibungen. So erbringen neben der DB AG mehrere Privatbahnen (wie z. B. ODEG, Ostseelandverkehr, UBB sowie die Schmalspurbahnen bei Bad Doberan und auf der Insel Rügen) Zugleistungen. Durch Herrn Steffen wurden Vergabemodalitäten und Auseinandersetzungen mit Streckenbetreibern bis zur Qualitätssicherung erläutert. Das Monopol der DB AG ist Geschichte und so öffnen sich seit einiger Zeit die Strecken neuen Betreibern; wenn es sich dann am Ende positiv auf den Fahrgast auswirkt, ist es ganz sicher der richtige Weg.

Dipl.-Ing. Burkhard Krause, Dipl.-Ing. Ulf Leirich

## VSVI-Seminar vom 23.02.2006 mit dem Thema: „Brückenbau“

Der diesjährige Seminartag „Brückenbau“ der Vereinigung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure Mecklenburg-Vorpommern e. V. wurde von 65 Teilnehmern besucht, von denen 4 Nicht-VSVI-Mitglieder waren. Die 5 namhaften Fachkollegen als ausgewählte Referenten versprachen fachlich gute Themen, so dass die Vortragenden mit den Brückenbauthemen sehr gut ankamen, die Diskussionsmöglichkeiten wurden jedoch wenig genutzt. Günstig waren die Vortragspräsentation über Beamer, so dass einige Referenten ihren Vortrag uns zur Verfügung stellen wollen, damit der Inhalt über unsere Homepage ([www.vsvi-mv.de](http://www.vsvi-mv.de)) nachverfolgt werden kann.

Herr Prof. Dr.-Ing. Heinz Schmackpfeffer von der DEGES mbH Berlin referierte über die Verbundbrücken unter dem Thema „**Neue Bauverfahren im Verbundbrückenbau und Anwendungsbeispiele**“, dabei werden luftdicht verschweißte Kastenträger im Verbundbrückenbau verwendet, die bei Deckbrücken problematisch sind, und die die Bauherren kritisch beurteilen!

Die Vorteile der luftdicht verschweißten Kastenträger sind:

- hoher Vorfertigungsgrad
- einfache Montage
- kein Querverband erforderlich
- glatte Außenflächen
- kein Korrosionsschutz im Kastennern
- geringere Stützweiten für die Fahrbahnplatte
- i.d.R. dünnere Betonfahrbahnplatten

Die Betonfahrbahnplatte hat folgende Besonderheiten:

- 35 cm dick – 50 (55) cm dick über dem Kastenprofil
- Anvoutung 3–5 cm über dem Stahlträger

Folgende Grundsätze gelten bei der Querschnittsausbildung:

- Querabtrag der Lasten durch die Fahrbahnplatte allein
- Stahlquerträger im Stützenbereich ohne Verbund
- größere Endquerträger (Torsionseinspannung)
- Kastenträger torsionssteif (Einspannung in Fahrbahnbetonplatte)
- Obergurtbreite optimieren
- Zugbeanspruchung der Dübel (Länge 25–30 cm am Kastenrand); Rückhängebewehrung
- Untergurtbreite optimieren
- Ausbildung der Gurte (Tropfkanten oder Überstand bei Untergurt; Untergurt immer horizontal, Obergurt = Querneigung der Fahrbahnplatte)
- Querschotte im Kastenträger mit Durchstiegsöffnungen (Durchmesser 800 mm)

Die Ausbildung der Kastenträger in Längsrichtung hat folgende Prinzipien:

- Parallelgurtige Träger
- gevoutete Träger (flache Voutenneigung)
- Ausbildung der Voute
- Auswirkung der Voute
- Gurtblechabstufung (LP- Bleche → engerer Abstand der Schottbleche)

Die Kastenträger sind durch die Montage-, Transport- und Einsatzbedingungen determiniert:

- Transportabmessungen
- keine Montage- bzw. Betonierstützen
- Kastenträgerbreite < 4 m und –länge < 45 m
- Kastenträger 80–85 t (Autokranmontage)
- feldweises Einheben

- Einschieben (Längsvorschub)
- Montagestöße im Feld versetzt

Abschließend waren folgende Anwendungsbeispiele genannt worden:

- Unionbrücke Dresden A4 (Bj. 1997–2000)
- Werratalbrücke Einhausen A71 (1194 m lang)
- Müglitztalbrücke bei Dohna A17
- Schleusetalbrücke bei AD Suhl A73 (Bj. 2005)

Es gibt die Musterentwürfe BMVBS für Verbundbrücken RQ 10,5 und WW-Brücken, ebenfalls ist der Vortrag unter unserer Homepage [www.vsvi-mv.de](http://www.vsvi-mv.de) nachzulesen.

Im 2. Vortrag erläuterte Herr Dipl.-Ing. Ralf Schubart vom Ingenieurbüro Meyer + Schubart aus Wunstorf „**Neue Entwicklungen im Verbundbrückenbau und Bewertungskriterien im Zuge von Vergabeverfahren**“. Die Innovation im Verbundbrückenbau ist die Bauweise WiB quer (Walzträger im Beton in Querrichtung angeordnet), die vorwiegend bei EÜ-Trogbrücken angewendet wurde. Folgende Charakteristika zeichnen WiB quer aus:

- HEA 140 als WIB-Querträger
- Kunststoffplatten als verlorene Schalung zwischen den WIB-Querträgern auf den unteren Trägerflanschen
- Fahrbahnplatte 28 cm dick (z. Zt. Bauausführung mit Zustimmung im Einzelfall)
- FOSTA-Forschungsbericht P 629
- WT-Stahl (wetterfester Stahl = KT-Stahl) – nicht im Sichtbereich, da bräunliche Färbung
- Leitfaden für die Planung und den Bau von Straßenverkehrsbrücken der hessischen Strassen und Verkehrsverwaltung (Heft 49/2004) – demnächst Neuauflage mit Richtskizzen

Dieser Vortrag war sehr begeisternd und interessant und ist nachzulesen unter unserer Homepage [www.vsvi-mv.de](http://www.vsvi-mv.de). Nach den

Verbundbrückenbauthemen referierte Herr Dr.-Ing. Klaus Goldammer vom Deutschen Beton und Bautechnik Verein e. V. Berlin über das **Neue Merkblatt Sichtbeton des DBV „Vertragsrechte oder mangelhafte Bauausführung“** und gab einen guten Überblick über das 2004 erschienene **Merkblatt Sichtbeton des DBV** mit vielen Beispielen. Besonders im Hochbau ist es viel angewendet worden, eine konsequente Anwendung im Brückenbau ist zu empfehlen.

Nach der Mittagspause nahm Herr Dipl.-Ing. Wolfhard Wurm, Prüfingenieur für Baustatik aus Schwerin sich des Themas **DIN-Fachbericht 102 (Betonbrücken) „Erfahrungen in der Anwendung mit Beispielen“** an und referierte sehr anschaulich mit Rechenbeispielen und Vergleichen von den neuen Vorschriften DIN-FB's mit dem alten Vorschriftenwerk und machte anhand von Beispielen die Probleme in der Anwendung und einige Lösungsansätze klar. Einige Stichworte wie Mindestbewehrung von Widerlagern, Mindestbewehrung bei Bohrpfehlen oder auch Wechselwirkungen aus Quer- und Längsbewehrung sowie das Thema Traggerüste sind hier zu nennen, die von Herrn Wurm vorgetragen wurden. Der Hinweis auf die Homepage der BASt (unter [www.bast.de](http://www.bast.de)) machte deutlich, dass das Thema immer wieder beleuchtet wird und hier aktuelle Informationen zur Vorschriftenlage etc. eingeholt werden können.

Im letzten Vortrag des Brückenbauseminars referierte Herr Dr.-Ing. Karl Kleinhanß von der DEGES mbH Berlin zur „**2. Strelasundquerung – Kurzüberblick und Bautenstand**“. Dieses Highlight im Brückenbau ist deutschland- und europaweit herausragend, was in dem anschaulichen Vortrag mit den 5 Patenten, die in dieser Brückenbaumaßnahme liegen, sehr gut vermittelt werden konnte. So bildete dieser Fachvortrag den krönenden Abschluss des Seminartags, der mit der Exkursion zur Baustelle der 2. Strelasundquerung am 27. 04. 2006 noch übertroffen werden sollte.

Dipl.-Ing. Matthias Nagel

## VSVI-Seminar vom 02.03.2006 mit dem Thema: „Asphaltstraßenbau“

Wie in den vergangenen Jahren war die Veranstaltung gut besucht. 114 Teilnehmer nahmen die Gelegenheit wahr, sich zu den angekündigten Themen weiterzubilden und diese zu diskutieren.

Am Vormittag wurde zum Themenkomplex „Einsatz von Asphaltgranulat im Asphaltstraßenbau“ referiert.

Herr Dipl.-Ing. Johannsen, vom Heiden Labor Rostock, hob die Verantwortung sowohl der Auftraggeber als auch der Auftragnehmer für die Wiederverwendung von Asphaltgranulat als hochwertigen Wiederverwendungsbaustoff hervor.

Durch Herrn Dipl.-Ing. Stephan, von den Norddeutschen Mischwerken in Berlin, wurde anhand von Beispielen aus anderen Bundesländern aufgezeigt, dass Zugabemengen in Binder- und Deckschichten möglich sind, die weit über den in Mecklenburg-Vorpommern praktizierten liegen.

Ein weiterer Schwerpunkt der Veranstaltung war der Bau von

standfesten Asphaltdeckschichten auf besonders beanspruchten Verkehrsflächen.

Die sehr engagiert vorgetragenen Referate von Frau Dr. Stoppka zum Thema „Halbstarre Deckschichten“, von Herrn Labor Ing. Riebesehl zu „Additiven in Asphalt“ und von Herrn Ing. Kronenberger zum Thema „PR-PLAST“ gaben breiten Raum zur Diskussion.

Alle drei Vortragenden zeigten Wege auf, den Baustoff Asphalt erfolgreich, auch auf Verkehrsflächen, die in der Vergangenheit dem Beton vorbehalten waren, einzusetzen.

Abgeschlossen wurde der Asphalttag mit zwei Vorträgen zu kostengünstigen Erhaltungsmaßnahmen.

Herr Dr. Dröge von der EUROVIA stellte dünne Asphaltdeckschichten im Heißverfahren, und Herr Oberingenieur Giesler von

der Gütegemeinschaft AKB dünne Asphaltdeckschichten im Kaltverfahren vor.

Beide Verfahren werden bereits in Mecklenburg-Vorpommern angewendet. Sie sind bei begrenzten Haushaltsmitteln eine wirkungsvolle Alternative zur kostengünstigen Straßenerhaltung.

Die sehr breit angelegten Vortragsinhalte haben sicher dazu bei-

getragen, dass eine so große Teilnehmerzahl diese Veranstaltung besucht hat.

Als Seminarleiter möchte ich mich auf diesem Wege bei den Referenten für ihre Vorträge und bei den Teilnehmern für ihre rege Mitarbeit bedanken.

Dipl.-Ing. Hubert Peitz

---

## VSVI-Seminar vom 23.03.2006 mit dem Thema: „Neue Entwicklungen der Straßenplanung, wirtschafts- und verkehrspolitische Podiumsdiskussion“

---

Der Vortrag von Herrn Prof. Heilmann (Hochschule Neubrandenburg) „Planung und Entwurf von Kreisverkehrsplätzen“ zeichnete sich durch eine sehr fundierte Darstellung der bestehenden und in Entwicklung befindlichen Regelwerke für den Einsatz und die Konzeption dieses Knotenpunkttyps aus. Anhand von Fotos demonstrierte der Referent überdies Beispiele von Kreisverkehren aus dem europäischen Ausland (Island, Österreich, Frankreich und Griechenland) und veranschaulichte damit, dass der gestalterischen und verkehrstechnischen Vielfalt von Kreisverkehrsplätzen kaum Grenzen gesetzt sind, auch wenn die Sinnhaftigkeit mancher Lösungen vereinzelt in Frage gestellt werden kann.

Mit seinem Vortrag „Verbesserung der Sicherheit auf einbahnigen Außerortsstraßen – erste Teilergebnisse aus dem Großversuch AOSI (Außerortsstraßensicherheit) führte Herr Prof. Weise von der TU Dresden überzeugend aus, dass es über bauliche Maßnahmen hinaus ein breitgefächertes Instrumentarium zur Erhöhung der Verkehrssicherheit außerorts gibt (z. B. Verkehrsregelnde und -überwachende Maßnahmen), welches durch bestehende Erkenntnisse z. T. bereits gesichert ist bzw. sich weiterhin in Erprobung befindet. Für Mecklenburg-Vorpommern sind die vorgestellten Maßnahmen in Anbetracht des z. T. hohen Unfallgeschehens (z. B. Baumunfälle) und der knappen Gelder für straßenbauliche Um- und Ausbauten von besonderem Interesse.

Am Nachmittag des Seminartages wurde die diesjährige Podiumsdiskussion zum Thema „**Der Ausbau unserer Verkehrswege als Grundvoraussetzung für eine nachhaltige Wirtschaftsentwicklung in Mecklenburg-Vorpommern**“ durchgeführt.

An der Diskussion nahmen

*Herr Dr. Klöckner*

stellvertretender Abteilungsleiter und  
Referatsleiter Straßenbau des WM M-V

*Herr Unger*

stellvertretender Hauptgeschäftsführer und  
Geschäftsführer für den Bereich Verkehr der  
IHK zu Schwerin

*Prof. Dr. Thümecke*

Vorsitzender der Landesfachabteilung  
Straßenbau des Bauindustrieverbandes MV

und

Herr Niebuhr

Redakteur der Norddeutschen Neuesten

Nachrichten Rostock

teil.

Die Einführung in das Thema und die Moderation der Diskussion wurde vom Landesvorsitzenden der VSVI Mecklenburg-Vorpommern, Herrn Taschenbrecker, übernommen.

Nach grundsätzlichen Statements der Diskussionsteilnehmer ist die Diskussion zu folgenden Themenbereichen geführt worden:

1. Straßenbauprogramm des Bundes, des Landes und der Landkreise
2. Finanzierung der Straßenbaumaßnahmen
3. Modernisierung der Straßenbauverwaltung

Nach einhelliger Auffassung aller Diskussionsteilnehmer ist die Finanzierung der Straßenbauprogramme aller Bereiche nur teilweise gesichert. Insbesondere stehen für die Straßenbaumaßnahmen des Landes und der Kreise nicht genügend Mittel zur Verfügung.

Zur Finanzierung außerhalb der Haushalte entwickelte sich eine Diskussion mit differenzierten Auffassungen.

Konsens bestand allerdings darin, dass nur eine Nutzerfinanzierung der Verkehrsinfrastruktur die finanziellen Probleme beheben könnte. Zur Modernisierung der Straßenbauverwaltung wurde von Herrn Dr. Klöckner der momentane Stand der Verwaltungsmodernisierung des Landes Mecklenburg-Vorpommern dargestellt.

Die anderen Diskussionsteilnehmer verwiesen auf die Notwendigkeit der Effizienz der Verwaltungsreform und forderten die Landesverwaltung zu einer Wirtschaftlichkeitsüberprüfung beim Aufbau einer einheitlichen Straßenbauverwaltung auf.

Dipl.-Ing. Wilfried Schubert



## VSVI-Seminar vom 06.04.2006 mit dem Thema: „Baurecht und Baugrund“

O bwohl zwei sehr unterschiedliche Themen auf dem Seminarplan standen, war auch dieser Veranstaltungstag überaus gelungen. Alle Referenten wussten durch interessante Neuheiten und Hintergrundinformationen zu überzeugen.

### Thema 1:

Das erste Seminarthema beschäftigte sich mit Neuigkeiten zur VOB. Herr Prof. Johann Fröhlich von der FH Neubrandenburg arbeitete hierbei besonders deutlich die unterschiedlichen Interessen von AG und AN bei der Abarbeitung von Bauvorhaben heraus. Anhand von vielen aktuellen Gerichtsurteilen wurde die Wichtigkeit der genauen Einhaltung der Vorschriften der VOB anschaulich dargestellt und somit deutlich gemacht, dass man sich ständig zwingend mit ihren Veränderungen auseinandersetzen muß.

### Thema 2:

Ähnliches gilt auch für das zweite Thema an diesem Tag. Herr Regierungsdirektor Norbert Müller-Tillmann machte interessante Ausführungen zum Thema Vergaberecht und Mischkalkulation. Hier gab es auch kritische Töne zum z.Zt. geltenden Vergaberecht, insbesondere in Hinsicht auf die Überprüfungsverfahren, die oft zu einer viele Monate dauernden Verschleppung von Auftragsvergaben und somit zu weniger Bautätigkeit führen.

### Thema 3:

Eine besondere Freude war es, dass Prof. Dr.-Ing. habil. Dr.-Ing. E. h. Anton Weißenbach für einen Vortrag über die Einzelheiten der neuen DIN 1054 im Zusammenhang mit den 2003 eingeführten DIN-Fachberichten 101-104 gewonnen werden konnte. Anschaulich und insbesondere für die Ingenieurbauer amüsant arbeitete er Neuheiten aber auch versteckte Anpassungen an bereits bestehende und bewährte Regelungen für die grundbautechnische Planung von Ingenieurbauwerken heraus.

### Thema 4:

Zum Abschluss des Seminartages stellte uns Herr Dipl.-Ing. Marco Brüggemann ein sehr innovatives und auch optisch äußerst ansprechendes Verfahren zur Absicherung von Böschungen mit dem System der „Bewehrten Erde“ vor. Anhand von vielen Foto-beispielen und Kostenvergleichen wurde der sinnvolle Einsatz solcher Bauweisen an die anwesenden Planer und Geldverwalter herangetragen. Es muß nicht immer die herkömmliche Bauweise mit platzverschlingenden Böschungen oder Widerlagern sein.

Dipl.-Ing. Susann Ringel

## VSVI-Exkursion „B 96n Zubringer Stralsund/Rügen und zweite Strelasundquerung“ am 27.04.2006



## „Aus dem Leben der Bezirksgruppen“

### Neuer Vorstand der Bezirksgruppe Güstrow

Am 07.12.2005 fand von der Bezirksgruppe Güstrow des VSVI unsere diesjährige Jahresabschlussveranstaltung statt. Nach Begrüßung der Teilnehmer durch den Vorsitzenden Burkhard Kohn wurde ein kurzer Rechenschaftsbericht gegeben und durch Herrn Kohl der Ergebnisbericht der Finanzprüfer verlesen. Die Prüfung ergab insgesamt die rechnerische Richtigkeit und eine satzungsgemäße Mittelverwendung.

Im Anschluss stand die Entlastung des alten Vorstandes und die Neuwahl auf der Tagesordnung. Die Entlastung erfolgte ein-



Der neue Vorstand: J. Paries, B. Kohn, D. Wentzek, A. Kuntermann, G. Brüß, D. Wiedewald

stimmig. Dem ausscheidenden Mitglied des Vorstandes Dipl.-Ing. Axel Funk wurde für seine seit Gründung der Ortsgruppe durchgeführte Tätigkeit als Kassenwart gedankt. Von der Mitgliederversammlung wurde der neue Vorstand gewählt:

Vorsitzender	Dipl.-Ing. Burkhard Kohn
Stellv. Vorsitzender	Dipl.-Ing. Dirk Wiedewald
Schriftführer	Dipl.-Ing. Gunter Brüß
Stellv. Schriftführerin	Dipl.-Ing. Claudia Schwerin
Kassenwart	Dr. Jürgen Paries
Beisitzer	Dipl.-Ing. Detlef Wentzek
	Dipl.-Ing. Antje Kuntermann
Revisionskommission	Dipl.-Ing. André Kohl
	Dipl.-Ing. Dierk Schröder

Die Wahl des neuen Vorstandes wurde einstimmig durch die Anwesenden (31 Mitglieder) angenommen. In der Ortsgruppe Güstrow sind aktuell 70 Mitglieder gemeldet.

Im Anschluss gab es für die Mitglieder: Holger Büttecke, Detlef Henoeh, Erich Jäger, Andreas Kuntermann, Herbert Ritschel, Marianne Sterl und Wolfgang Gamper für die 10-jährige Mitgliedschaft in der VSVI bzw. zum 50. und 60. Geburtstag im Jahre 2005 eine Ehrenurkunde und ein kleines Präsent.

Mit einem leckeren Büffet und geistvollen Getränken klang der Abend in gemütlicher Runde aus.

Dipl.-Ing. Gunter Brüß

### VSVI-Fahrt der Bezirksgruppe Güstrow nach Berlin

Am 11. März unternahm eine Gruppe von 15 Unerschrockenen, trotz der winterlichen Verhältnisse, aber im Vertrauen auf den Winterdienst, einen Tagesausflug nach Berlin.

Unser Vertrauen in den Winterdienst wurde nicht enttäuscht, so dass wir schon auf der Hinfahrt die Möglichkeit hatten, eine Räumstaffel einer Autobahnmeisterei über 40 km in Aktion zu erleben. Was allerdings zur Folge hatte, dass unser Zeitplan etwas außer Kontrolle geriet.

Ziel unserer Exkursion war ein Bauabschnitt der Bundesautobahn 113n. Die Bundesautobahn 113n wird mit der Fertigstellung im Jahre 2007/2008 die durchgehende Verbindung zwischen der A 100 und A 10 herstellen.

Auf der Baustelle wurden wir von Herrn Kirpal von der Fa. BDC Dorsch Consult Ingenieurgesellschaft mbH mit einem kleinen Imbiss empfangen. Er berichtete uns sehr ausführlich über die gesamte Maßnahme sowie speziell über den 23. Bauabschnitt mit einer Gesamtlänge von 4 Kilometern, wobei er besonders die komplizierten Baugrundverhältnisse und zwei Tunnelquerungen in diesem Abschnitt erläuterte. Hierbei handelte es sich um einen Tunnel von 900 m Länge, der in Schlitzwandbauweise hergestellt wurde und einen 300 m langen Tunnel, der in offener Bauweise hergestellt wurde.

Interessant war für uns, dass im Straßenbau aufgrund der vorhandenen Kapazitäten in Berlin hauptsächlich Beton in Decken zum Tragen kommt.

Neu war für uns auch, dass zur Reinigung der Straßenentwässerung riesige Bodenfilterflächen im gesamten Bereich der Neubautrecke angelegt wurden bzw. werden.

Die Gesamtkosten für das Projekt belaufen sich auf 390 Mio. EUR, wobei erwähnenswert ist, dass allein für den Grunderwerb die stolze Summe von 95 Mio. EUR notwendig wurden. Mit der Fertigstellung der Gesamtmaßnahme wird dann auch eine schnelle Verbindung des Flughafens Schönefeld mit der Innenstadt von Berlin erreicht.

Aufgrund der Witterung konnten wir uns nur kurz einen Überblick über die vorhandenen Tunnelbauwerke verschaffen.

Bevor es auf den Heimweg ging, hatte jeder die Möglichkeit, sich noch einmal am Potsdamer Platz über die Neuerungen im Elektronikbereich zu informieren bzw. durch kleinere Einkäufe etwas für den Aufschwung in Berlin zu tun.

Gegen 19:00 Uhr erreichten wir, pflastermüde aber trotzdem gut gelaunt, wieder Güstrow.

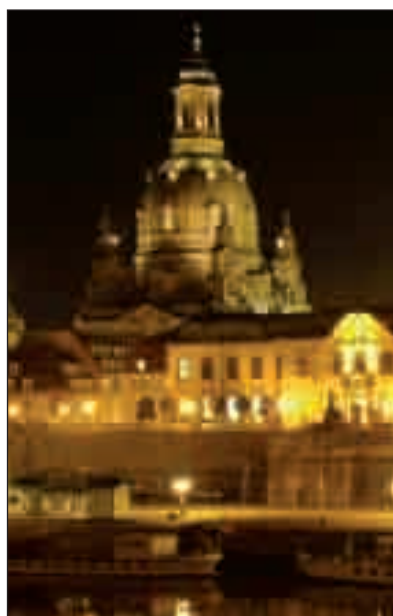
Hiermit endete ein für alle Teilnehmer wissenswerter und erlebnisreicher Exkursionstag.

Dipl.-Ing. Burkhard Kohn

## VSVI-Fahrt der Bezirksgruppe Schwerin nach Sachsen vom 30.9. bis 3.10.2005

Im Herbst vergangenen Jahres unternahm die Regionalgruppe Schwerin eine mehrtägige Fachexkursion nach Dresden. Sie wurde vorbereitet von Mitgliedern des Arbeitskreises Brückenbauer in der Regionalgruppe. Das Reiseziel war Dresden und Umgebung. Am Freitag brach unsere Reisegruppe mit 55 Teilnehmern in Schwerin auf. In Brandenburg ließen wir uns Planung und Bau der Luckenberger Brücke über die Havel von Herrn Reck vom Tiefbauamt der Stadt erläutern. Die schlanke Rahmenbrücke in Form eines Sprengwerks hat in der Fachwelt für Aufsehen gesorgt. Für dieses Bauwerk wurde der Landesbaupreis von Brandenburg vergeben. Nördlich von Magdeburg ist vor einigen Jahren eines der größten Wasserbauvorhaben Deutschlands fertiggestellt worden, das Wasserstraßenkreuz zwischen Mittellandkanal und Elbe. Wir hatten in einer früheren Exkursion das Kreuzungsbauwerk im Bau besichtigt, nun konnten wir es unter Betrieb erleben.

In Dresden angekommen freuten wir uns auf ein besonderes Ereignis: Den Aufgang auf die Kuppel der Frauenkirche. Es war schon dunkel, als wir in zwei Gruppen die Treppen zur Laterne hinaufstiegen, immer wieder einen Blick in das Innere der erleuchteten Kirche werfend, und den interessanten Informationen unseres Begleiters lauschend. Auf der Laterne angekommen bot sich uns ein imposanter Rundblick auf die erleuchtete Altstadt mit



Frauenkirche über der Brühlschen Terrasse an der Elbe

ihrem außergewöhnlich reizvollen Gebäudeensemble. In bester Stimmung beschlossen wir diesen ersten Tag der Exkursion und bezogen unser Hotel in der Dresdner Neustadt.

Am Sonnabend fuhren wir schon früh mit unserem Bus in Richtung Weißeritztal im Westen von Dresden. Dort kreuzt die neue BAB A 17 mit einer Brücke den tiefen Einschnitt. Herr Lechler vom Sächsischen Autobahnamt erwartete uns schon unterhalb der auf hohen Pfeilern ruhenden Stahlverbundbrücke. Vor und nach der Brücke liegt die A 17 in Tunneln, alle drei Bauwerke wurden im zeitlichen Zusammenhang errichtet, für die anschließenden Tunnel ist die dazwischenliegende Brücke auch sicherheitstechnisch von Bedeutung. Danach setzten wir unsere Fahrt mit dem Bus durch die Ausläufer des Osterzgebirges fort, um über die A 4 auf die A 17 zu gelangen, die Weißeritz-Talbrücke zu überfahren und uns dem derzeitigen Bauende der A 17 bei Pirna zu nähern. Die Autobahn ist sehr harmonisch in die Landschaft eingebettet worden, ab und zu hat man einen Blick ins Elbtal, und die



Weißeritz-Talbrücke

Bauwerke der überführten Verkehrswege sowie die transparenten Lärmschutzanlagen sind gestalterisch gut gelungen.

Ein nächster Baustellenstop erwartete uns an der Talbrücke über die Seidewitz südwestlich von Pirna. Diese Brücke war in einem besonders interessanten Baustadium. Infolge des Schutzstatus des Baufeldes an der Seidewitz wurden Konstruktionen und Technologien gewählt, die nur einen minimalen Eingriff in die Umwelt verursachen. Zwischen den Hauptpfeilern spannen sich Stahlbetonbögen, die mit einer auskragenden freitragenden Schalung betoniert werden, während der bereits fertiggestellte Abschnitt durch Stahlglieder über Hilfspylone auf dem Pfeiler rückverankert wird. Der Fahrbahnträger wird in Stahlverbund errichtet und vom nördlichen Widerlager eingeschoben. Er liegt im Scheitel der Bögen unmittelbar auf diesen auf. Beachtlich ist die geringe Flächeninanspruchnahme der Baustelleneinrichtung im Bereich des Seidewitztales.

Der Sonntag war dem Erlebnis des Elbtals südlich von Dresden gewidmet. Vom „Weißer Hirsch“ hatten wir einen herrlichen Blick auf das „Blaue Wunder“ und die Stadt hinter dem Elbbogen. Ein Abstecher zum Basteifelsen und eine schöne Fahrt durch die Ausläufer der Sächsischen Schweiz auf der ostelbischen Seite bis Bad Schandau schlossen sich an. Die Fahrt mit dem eigens gecharterten Raddampfer und Dixiland-Kapelle aus dem tschechischen Decin bis zur festlich beleuchteten Brühlschen Terrasse wird uns noch lange in Erinnerung bleiben.

Auf der Rückfahrt am Montag legten wir in Dessau einen Zwischenstop ein. Hier war vor einigen Jahren eine bemerkenswerte Fußgängerbrücke über die Mulde errichtet worden. Durch die Grundrisskrümmung des Fahrbahnträgers und den in einer geneigten Ebene sich über das Bauwerk spannenden Bogen hat diese Brücke einen besonderen Eindruck bei uns hinterlassen. Ohne Besichtigung des „Bauhauses“ wollten wir Dessau nicht verlassen. Wir bekamen durch exzellente Führungen vieles über Entstehung und Wirkung des „Bauhauses“ in Dessau vermittelt.

Gut gelaunt kehrten wir wieder nach Schwerin zurück. Vier Tage VSVI-Exkursion in erlebnisreicher fachlicher und emotionaler Atmosphäre bleiben uns in angenehmer Erinnerung.

Dipl.-Ing. Burghard Siegeneger

## VSVI-Fahrt der Bezirksgruppe Stralsund nach Halle und Leipzig vom 12.5. bis 14.5.2006



Ersatzneubau der Berliner Brücke durch die erste Schrägseilbrücke

Der schon zur Tradition gewordene Maiausflug führte in diesem Jahr unter reger Beteiligung nach Halle und Leipzig. In Halle erwartete uns ein Ingenieurbauwerk allererster Güte: Ersatz der altersschwachen Berliner Brücke durch die erste Schrägseilbrücke mit Überbau in Verbundbauweise und Freivorbau über den umfangreichen Gleisanlagen bei laufendem Betrieb. Erschwernis: Gekrümmte Fahrbahn und die sich daraus ergebenden geometrischen Randbedingungen für den A-Pylon! Hut ab! **(BILD 1)**

Halle ist die Stadt des Salzes, und der Besuch des Halloren (Salzwirker)- und Salinenmuseums ist ein Erlebnis. Seit 500 Jahren führte die Salzgewinnung zur Wohlhabenheit der Stadt. Vor 40 Jahren wurde der Betrieb wegen zu hoher Energiekosten eingestellt. Nach Ankunft im Hotel in Leipzig erkundeten wir bei herrlicher Sommerabendstimmung und quirligem Leben die Altstadt. Ein Abendessen in Auerbachs Keller krönte den Tag.

Am folgenden Tag stand die Besichtigung der Baustellen **CITY-TUNNEL LEIPZIG** im Mittelpunkt. Die Stadt

erfüllt sich einen alten Traum: Umwandlung des größten Kopfbahnhofes Europas zum Durchgangsbahnhof für den Regional- und S-Bahnverkehr. Kernstück bildet eine 1,3 km lange Tunnelbohrstrecke unter der Altstadt vom Bayerischen Bahnhof. **(BILD 2)** zum Hbf. Fertigstellung. Ende 2008, Gesamtkosten rd. 600 Mio Euro.

Der Nachmittag war der Besichtigung Porsche Leipzig vorbehalten. Ein Ausflug in die High-Tec-Welt moderner Architektur und Luxus, aber auch 1000 Arbeitsplätze und das Bekenntnis zum Standort Deutschland.

Die „Leipziger Pfeffermühle“ durfte im Programm nicht fehlen und fand viel Beifall.



Tunnelbohrstrecke unter der Altstadt vom Bayerischen Bahnhof

Der letzte Tag war der traditionsreichen Handels- und Messestadt gewidmet. Bei einem Stadtrundgang erfuhren wir von wohlhabenden Rauchwarenhändlern (Rauch = Pelz) manifestiert durch Bauten der Zeit (Mädlerpassage). Weiterhin Thomaskirche, Bachdenkmal ... Leipzig lohnt!

Dr. Klaus Horn

### Impressum

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

Redaktion: Dipl.-Ing. Dietmar Greßmann  
Dipl.-Ing. Peter Hellwig  
Dipl.-Ing. (FH) Bettina Köhn  
Auflage: 900, 06/2006  
Satz u. Druck: Henryk Walther, Papier- und Druck-Center, Neubrandenburg  
[www.walther-druck.de](http://www.walther-druck.de), Tel. 03 95/560 04-0