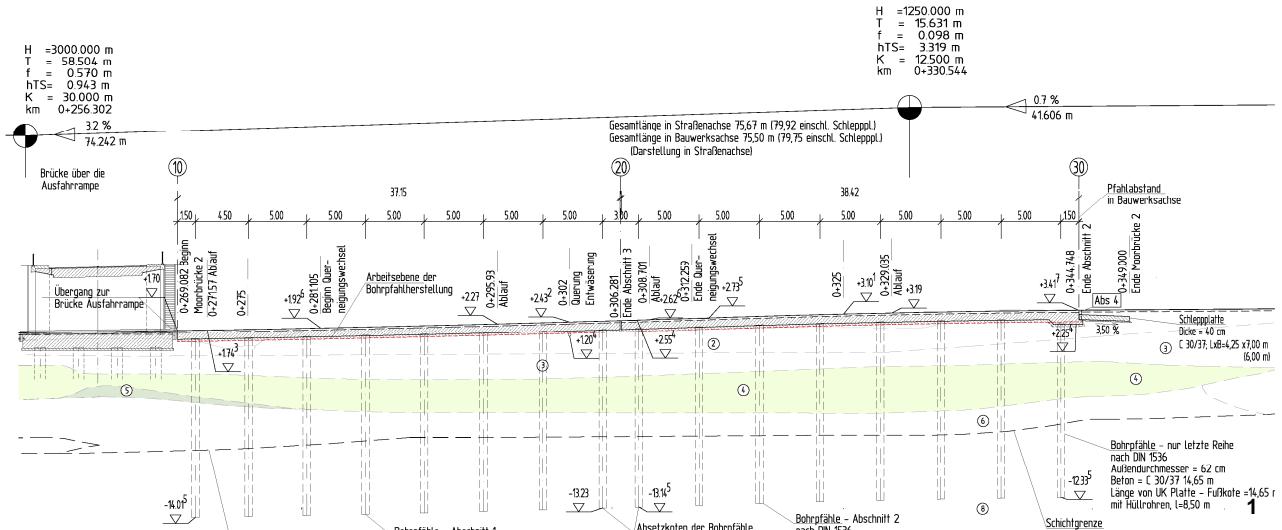


# B 109 (neu) – OU Anklam, 1. BA, Moorbrücken Ausfahrrampe



## Auftraggeber

Straßenbauamt Neustrelitz  
Ansprechpartner: Herr Baumgarten

## Projektdaten

Plattenbreite = 7,50 m (8,00 m gesamt)  
Plattendicke min 0,60 m (C30/37)  
**Moorplatte 1** = 4 Abschnitte (157,51 m - in Bauwerksachse)  
Abschnittslängen – 52/42/32/31,51 m  
**Moorplatte 2** = 2 Abschnitte (79,75 m - in Bauwerksachse)  
Abschnittslängen – 37,50/38,00 m  
Schleppplatte – Länge 4,25 m  
**Bohrpfähle**: - Durchmesser 620/880mm  
- Raster 5 x 3 m (L x B)  
- Pfahlängen von ca. 15 m  
- Festigkeit C30/37

## Bauausführung

2013

## Leistungsumfang

- Objektplanung: Lph. 1, 2, 3, 5, 6
- Tragwerksplanung: Lph. 3

## Bausumme

2687 TEURO (inkl. HWS)



## Projektbeschreibung/Besonderheiten

Die Planungen zur Ortsumgehung Anklam, 1. Bauabschnitt, sahen am nördlichen Bauanfang eine planfreie Verknüpfung mit der Demminer Straße vor. Die von Norden kommende Ausfahrrampe beginnt unmittelbar hinter dem Ende der Peenebrücke, hat eine Länge von ca. 349 m und endet am Stadtstraßennetz (Knoten Demminer Straße).

Die Ausfahrrampe hat im beplanten Bereich eine projektierte Gradienten mit Höhen zwischen 1,27 mHN und 2,32 mHN und verläuft überwiegend geländeegleich bzw. als leichter Auftrag oberhalb des aktuellen Geländes. Die minimale Entfernung zur Peene beträgt ca. 10 m. Aufgrund der am Standort vorhandenen bis zu 5,00 m mächtigen Weichschichten war eine Tiefgründung der Fahrbahn erforderlich.

Parallel zur Ausfahrrampe waren eine ca. 106 m lange Hochwasserschutzwand und ein Hochwasserschutzwall zu planen. Die Hochwasserschutzwand ist als frei stehende Spundwand mit Stahlbetonholm und einem minimalen Schutzziel von 2,15 mHN ausgeführt.

Die Ausfahrrampe ist im v.g. Bereich als eine direkt befahrene, tief gegründete Fahrbahnplatte konzipiert und wird durch das Bauwerk über die Ausfahrrampe in „Moorplatte 1“ und „Moorplatte 2“ unterteilt. Moorplatte 1 wurde aufgrund des gewählten Pfahlrasters, der unterschiedlichen Baugrundverhältnisse, der Straßenentwässerung und der Trassenführung in vier Abschnitte mit Einzelplattenlängen bis 52 m untergliedert. „Moorplatte 2“ wurde in zwei Abschnitte unterteilt und im Übergangsbereich zum Stadtstraßennetz mit einer Schleppplatte ausgestattet.

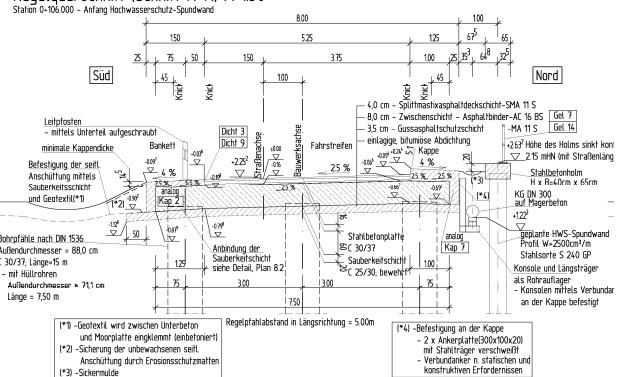
Die Bauwerkslasten werden über Bohrpfähle (nach DIN 1536) mit Durchmessern von 620 und 880 mm im rechteckigen, mittleren Raster von L x B = 5 x 3 m in den Baugrund eingetragen.

Dies bedingt insgesamt 34 Pfahlreihen mit 102 Pfählen für „Moorplatte 1“. „Moorplatte 2“ wurde mit 16 Pfahlreihen und insgesamt 48 Pfählen hergestellt. Um die Pfähle in den Weichschichten mit kontinuierlichem Querschnitt herstellen zu können, war der Einsatz von verbleibenden Hüllrohren erforderlich.

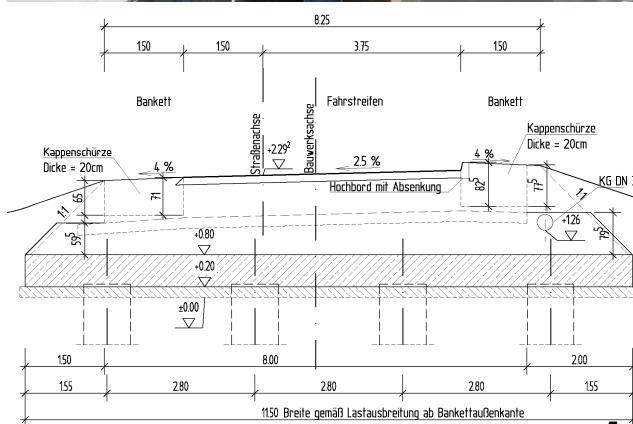
Die Pfahlkopfplatten sind aus Stahlbeton mit einer Konstruktionshöhe von min. 60 cm und einer Querneigung von 2,5 % ausgeführt. Der Achsabstand der äußeren Pfahlreihen zum Plattenrand beträgt 0,75 m. Die seitliche Auskragung der Platten beträgt bei einem Bohrpfahldurchmesser von 88 cm 31 cm und bei einem Bohrpfahldurchmesser von 62 cm 44 cm.



Regelquerschnitt (Schnitt A-A) M 1:50

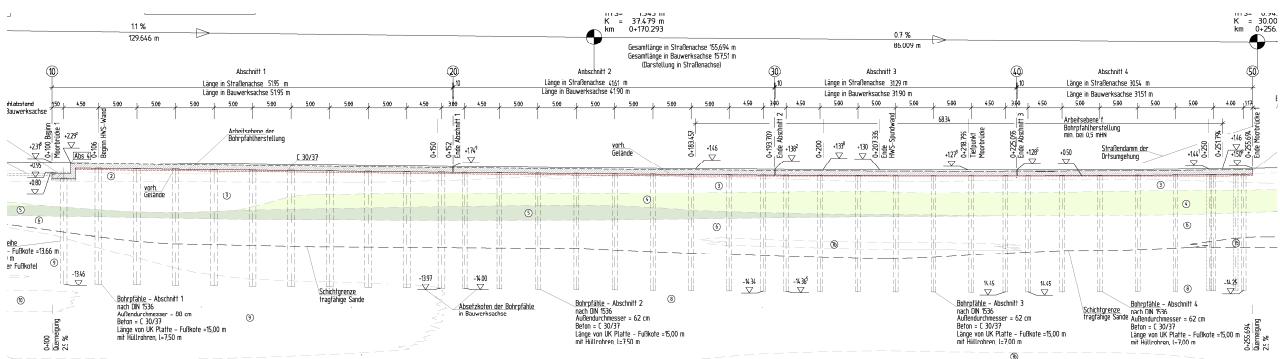


4

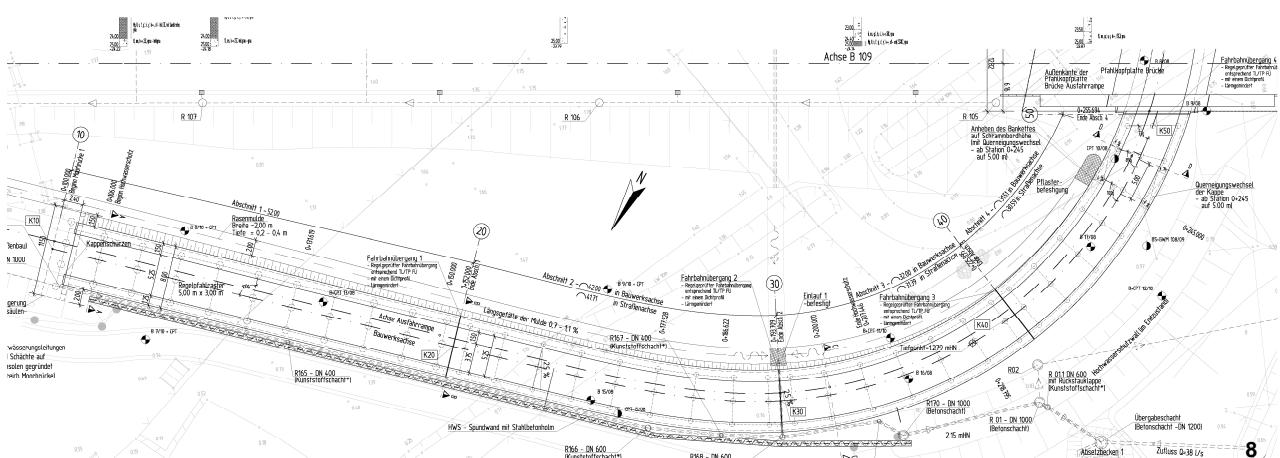


5

6



7



8

**Bildverzeichnis:** 1. Längsschnitt durch „Moorplatte 2“ (Planung) 2. Fahrbahnübergang zwischen den Plattenabschnitten 3. Kappe, HWS-Spundwand und Auflager der Straßenentwässerung 4. Regelquerschnitt Planung 5. Querschnitt Auflager Geotextil Moorplatte 1 6. Moorplatte 1 7. Längsschnitt Moorplatte 1 (Planung) 8. Grundriss Moorplatte 1 (Planung)