

## BAB A 19 - Ersatzneubau der Brücke AS Glasewitz im Zuge der L 14 - km 83.540



### Auftraggeber

Landesamt für Straßenbau und Verkehr  
Mecklenburg-Vorpommern  
Abteilung 3 - Autobahn  
Ansprechpartner: Frau Peter

### Projektdaten

- 2-Feld-Brücke in Spannbetonbauweise
- Querschnitt: 2-stegiger Plattenbalken
- Spannweite: 2 x 24,00 m
- lichte Weite: 46,21 m
- Nutzbreite: 15,50 m
- Gesamtbreite: 13,30 m
- Brückenschiefe: 91,693 gon
- Vorbemessung: LMM nach EC1

### Bauausführung

2016/2017

### Leistungsumfang

- Objektplanung: Lph. 1, 2, 3, 4, 6
- Tragwerksplanung: Lph. 2, 3, 6
- Verkehrsanlage: Lph. 1, 2, 3, 4, 5, 6

### Bausumme

4.261 TEuro

### Projektbeschreibung/Besonderheiten

Die Brücke im Zuge der L 14 befindet sich im Abschnitt 190 beim Straßen-km 0,000 bzw. Abschnitt 180 beim Straßen-km 272,490. Da sich das Bestandsbauwerk in einem sehr kritischen Zustand befand, ersetzte es das Landesamt für Straßenbau und Verkehr Mecklenburg-Vorpommern, Abteilung 3 - Autobahn durch einen Neubau. Der geplante Ersatzneubau sollte die Landesstraße L 14 am vorhandenen Standort über die Bundesautobahn A 19 führen. Im Baubereich war ein straßenbegleitender Radweg vorgesehen, der langfristig die Orte Glasewitz und Plaaz verbindet.

Das Bestandsbauwerk war eine Mehrfeldbrücke mit Stützweiten von 10,60 m/16,00 m/16,00 m/10,60 m. Der Überbau mit einer Konstruktionshöhe von ca. 0,80 m bestand aus Spannbetonfertigteilträgern BT 70.

Der Überbau des Ersatzneubaus wurde als längs vorgespannter, zweifeldriger Ortbetondurchlaufträger mit einem zweistegigen Plattenbalkenquerschnitt konzipiert. Die Widerlager wurden in die Böschung zurückgesetzt und eingeschüttet. Die Stützweite von 2 x 24,00 m ergab sich aus dem Kreuzungswinkel am geplanten Standort sowie der Anordnung der Widerlager bei einer lichten Höhe über der Berme von > 2,00 m, einer Bermenbreite von 1,00 m und einer Böschungsneigung von 1:1,5. Pfeiler und Widerlager wurden flach gegründet.

Zur Gestaltung des Brückenbauwerkes wurde im Bereich der Flügelwände eine Teilverklinkerung vorgesehen. Das Gesims wird im Böschungskegelbereich bis unter Gelände geführt. Die Kappenschürze und der Flügelkragarm binden hierbei senkrecht zur Böschungsneigung in den Straßendamm ein. Die Ausbildung der sichtbar bleibenden Flügelflächen erfolgte in Sichtbeton, die der Widerlagervorderflächen zum Teil mit lotrechter, gehobelter Brettschalung.

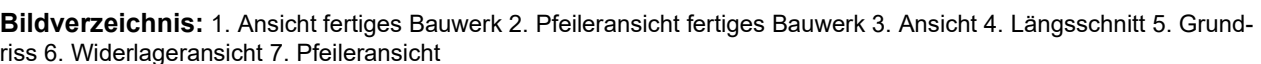
Die Grundlage für die Gestaltung bildete das Konzept des Dipl.-Ing. Architekten André Keipke.





INGENIEURBÜRO OTTE & SCHULZ GmbH & Co. KG

- ◆ Bauplanung und Bauberatung
- ◆ Hoch-, Tief- und Verkehrsbau
- ◆ Bautechnische Prüfungen
- ◆ FROSIO-Korrosionsschutzinspektor (Level III)
- ◆ Schweißfachingenieure und Brandschutzplaner
- ◆ Beratende und Bauvorlageberechtigte Ingenieure



**Bildverzeichnis:** 1. Ansicht fertiges Bauwerk 2. Pfeileransicht fertiges Bauwerk 3. Ansicht 4. Längsschnitt 5. Grundriss 6. Widerlageransicht 7. Pfeileransicht