

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



1

### 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 Konstruktions-höhe von ca. 0,80 m bestand aus Spannbetonfertigteilträgern BT 70.

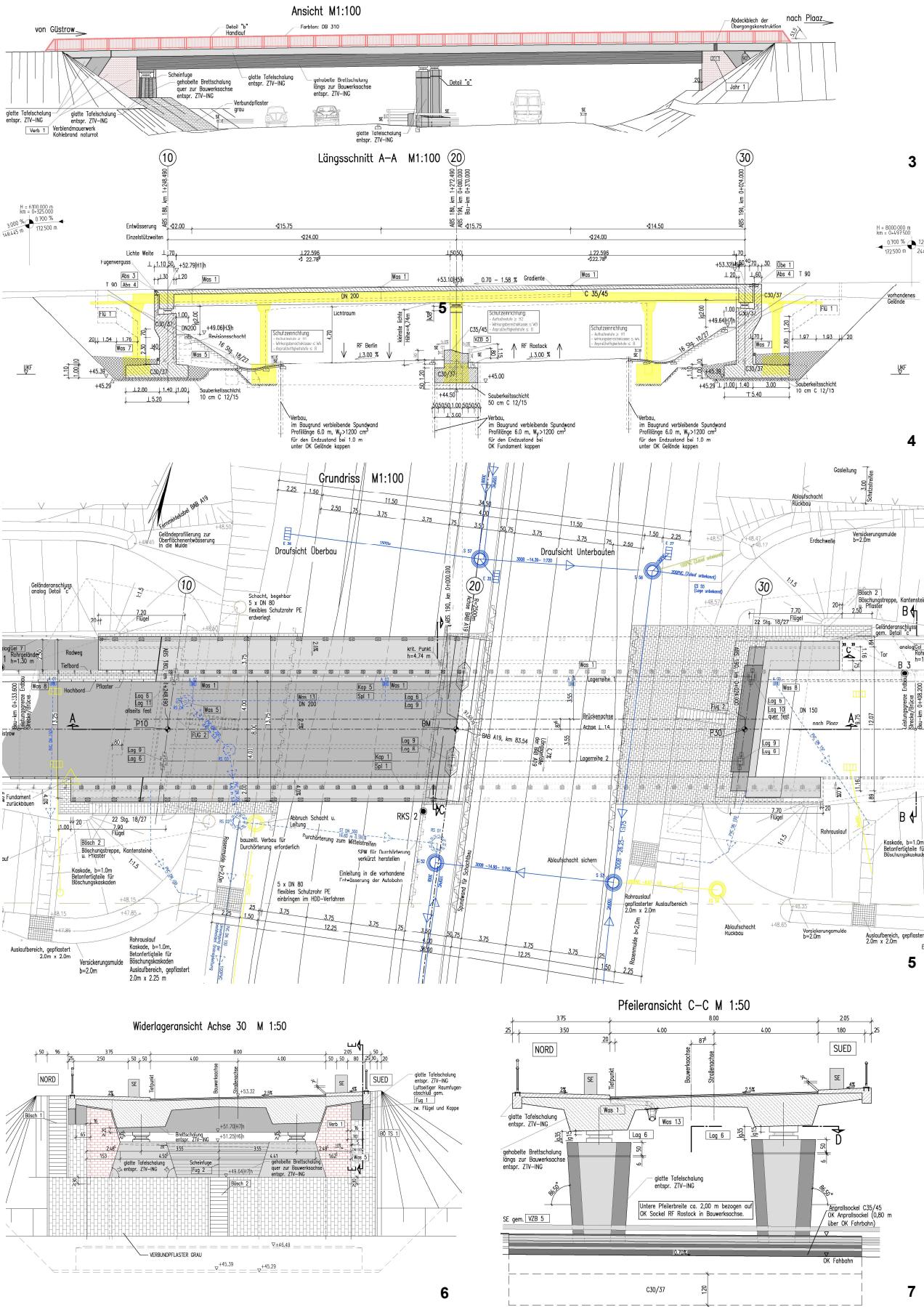
Der Überbau des Ersatzneubaus wurde als längs vorgespannter, zwei-feldriger Ortbetondurchlaufträger mit einem zweistegigen Plattenbalken-querschnitt konzipiert. Die Widerlager wurden in die Böschung zurück-gesetzt und eingeschüttet. Die Stützweite von 2 x 24,00 m ergab sich aus dem Kreuzungswinkel am geplanten Standort sowie der Anordnung der Widerlager bei einer lichten Höhe über der Berme von > 2,00 m, einer Ber-menbreite 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 Böschungskegel-bereich bis unter Gelände geführt. Die Kappenschürze und der Flügel-kragarm binden hierbei senkrecht zur Böschungsneigung in den Straßen-damm ein. Die Ausbildung der sichtbar bleibenden Flügelflächen erfolgte in Sichtbeton, die der Widerlagervorderflächen zum Teil mit lotrechter, gehobelte Brettschalung.

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



# Ingenieurbau



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