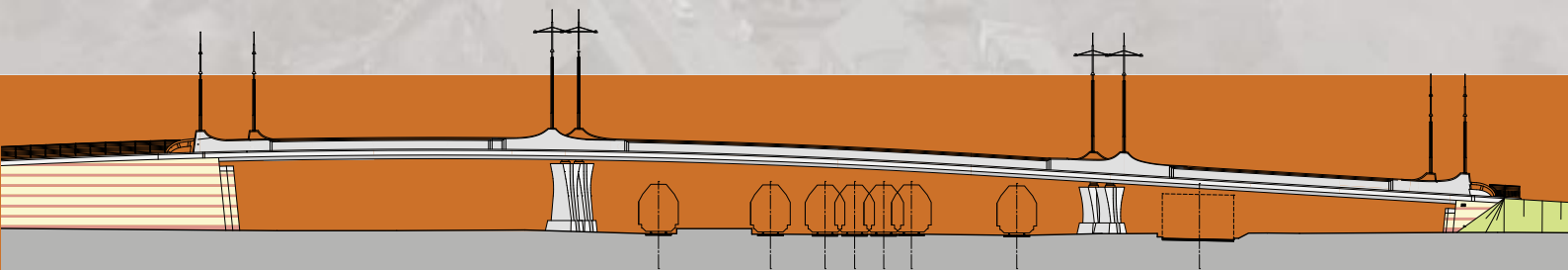


Wehrstedter Brücke

Ersatzneubau B 81, Ortsdurchfahrt Halberstadt





Vorwort

Der Oberbürgermeister

Mit dem Neubau der Wehrstedter Brücke wurde ein leistungsfähiger Übergang am Ortsausgang von Halberstadt an der Bundesstraße 81 geschaffen, der dem heutigen und natürlich auch dem zukünftigen Verkehrsaufkommen gerecht wird. Umso wichtiger war es – insbesondere auch in den Zeiten knapper Kassen – bei einer guten Zusammenarbeit aller Beteiligten eine entsprechende rechtliche und finanzielle Voraussetzung zu schaffen.

Die alte Brücke, die noch auf Widerlagern von 1900 errichtet wurde, genügte mit ihrer geringen Fahrbahn- und Gesamtbreite sowie der eingeschränkten Tragkraft schon lange nicht mehr den heutigen Anforderungen. Immerhin wurde der Schwerlastverkehr bereits seit 30 Jahren über die Wehrstedter Straße umgeleitet.

Der Neubau der Wehrstedter Brücke stellt nun also auch eine Entlastung für die Umleitungsstrecke dar, die schon lange überfällig war. Es ist eine technische Lösung umgesetzt worden, die allen Verkehrsanforderungen gerecht wird. Darüber hinaus hat sie eine optimale Verkehrsbeziehung in diesem Bereich geschaffen. Für die Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur unserer Stadt ist die neue Wehrstedter Brücke ein bedeutender Faktor.

Dank und Anerkennung gebührt allen am Bau Beteiligten – Bund, Land Sachsen-Anhalt, Kreis Halberstadt, den verantwortlichen Abteilungen der Stadt Halberstadt, dem Projektleiter, den Ingenieuren und nicht zuletzt der Baumannschaft, der hier eine hervorragende Leistung bestätigt werden kann.

Die neue Brücke wird uns alle überleben, denn sie wird – so hoffe ich, mindestens 100 Jahre halten. Das ist die Lebensdauer, von der man heute bei Brücken ausgehen kann.

Dr. Harald Hausmann
Oberbürgermeister der Stadt Halberstadt

Bauherren:



Entwurf, Ausschreibung, Bauüberwachung / Bauoberleitung, Schweißfachingenieur (Werks-, Baustellenüberwachung), Korrosionsschutzkontrolle:

Landesbetrieb Bau
Sachsen-Anhalt,
NL West



Ingenieurgemeinschaft Setzpfand
GmbH & Co.KG
Gustav-Petri-Straße 4
38855 Wernigerode



Stadt
Halberstadt

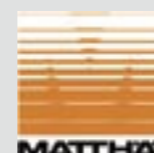


Bauausführung: Arbeitsgemeinschaft „Wehrstedter Brücke“

Deutsche Bahn
Netz AG, NL Südost



MATTHÄI
Bauunternehmen GmbH & Co.KG
Magdeburg
Parchauer Str. 8
39126 Magdeburg



Stadtwerke
Halberstadt



SAM
Stahlturn- und Apparatebau
Magdeburg GmbH
Schilfbreite 2
39120 Magdeburg



Abwassergesellschaft
Halberstadt GmbH



Landesbetrieb Bau Sachsen-Anhalt, NL West



Ein Bauvorhaben von besonderer Bedeutung

Leistungsfähigere Verkehrswege insgesamt sind für eine Region lebensnotwendig. Diese Wege sind zielgerichtet und führen in der Regel auch in und durch unserer Städte. Ein lebendiges Beispiel dafür ist die B 81, die aus Richtung der Landeshauptstadt Magdeburg in Richtung Harz eine der wichtigsten Verkehrsadern in unserem Bundesland darstellt. Sie wurde vorrangig in den vergangenen Jahren abschnittsweise erneuert und teilweise ausgebaut. Vor diesem Hintergrund war das „Nadelöhr Wehrstedter Brücke“ im Zuge der B 81 in der Stadt Halberstadt über viele Jahre Stein des Anstoßes.

Planungen, die bis in die 70er Jahre des vorigen Jahrhunderts zurückreichen, ließen sich aus den bekannten Gründen nicht realisieren. Erst nach der Wende wurden im Verkehrsbereich die Weichen für die Zukunft gestellt. Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur unseres Bundeslandes in einer Größenordnung, die eine Sanierung und den Ausbau von Straße und Schiene zuließen, wurden möglich. Darin eingebettet war der Neubau der Wehrstedter Brücke als vordringliche Maßnahme des Straßen- und Brückenbaus. Eine für ein derartig komplexes und großes Bauvorhaben notwendige und gesetzeskonforme Planungsphase

ging dem Baubeginn im Frühjahr 2003 voraus. Spätestens hier zeigte sich bereits die Kompliziertheit des Vorhabens, die nicht nur mit der Querung eines intensiv genutzten Bahngeländes zu begründen war.

Dank der in allen Etappen konstruktiven und lösungsorientierten Zusammenarbeit der Beteiligten, insbesondere der Verantwortlichen der Stadt Halberstadt, der DB AG, der Baufirmen, der Ingenieurbüros, der Straßenbauverwaltung, aber auch der Anlieger, gab es dennoch kaum Verzögerungen im Bauablauf.

Kaum ein Bauvorhaben in der Stadt Halberstadt stand so im Rampenlicht der Öffentlichkeit wie dieser Brückenbau. Das Einheben der Hauptträger mit Hilfe von überdurchschnittlich leistungsfähigen Kränen war unter anderem einer der „Baustellenhöhepunkte“ im wahrsten Sinne des Wortes.

Nach endgültiger Fertigstellung des Bauwerks möchte sich das Team der Niederlassung West des Landesbetriebes Bau Sachsen-Anhalt bei allen am Bau Beteiligten für die konstruktive Zusammenarbeit – im Hinblick auf die fach-

liche und sachliche Auseinandersetzung um die technisch beste Lösung – bedanken.

Ein besonderer Dank gebührt den Fachministern in Berlin und Magdeburg, die in jeder Phase der Planung und des Bauens uneingeschränkte Unterstützung gaben.

Den Verkehrsteilnehmern, die als Fußgänger oder Fahrzeugführer die Wehrstedter Brücke jetzt ohne Beschränkung begehen bzw. befahren können, danken wir für das in den vergangenen Monaten den Bauleuten entgegengebrachte Verständnis und wünschen uns allen eine stets unfallfreie Benutzung.

Das Team des Landesbetriebes Bau
Sachsen-Anhalt,
Niederlassung West

Daten und Fakten

Bauzeit

Baubeginn	20.01.2003
Verkehrsfreigabe der neuen Brücke	23.12.2004
Abbruch der alten Brücke	26./27.02.2005
Fertigstellung der Gesamtbaumaßnahme (feierliche Eröffnung)	29.07.2005

Baukosten

ca. 9,6 Mio Euro

Baubeginn 20.01.2003

Abbruch der Alten Brücke 26./27.02.2005

Verkehrsfreigabe der Neuen Brücke 23.12.2004

Fertigstellung der Gesamtbaumaßnahme 29.07.2005

Die Historie

Die Brücke im Wandel der Zeit

Am 16. Juli 1843, also vor 161 Jahren, traf der erste Eisenbahnzug in Halberstadt ein. Der Eisenbahnbetrieb auf der Strecke Magdeburg-Halberstadt wurde aufgenommen.

Das erste Bahnhofsgebäude von Halberstadt wurde auf dem Gelände der heutigen Güterabfertigung an der Schützenstraße errichtet.

20 Jahre nach Inbetriebnahme genügte der „Urbahnhof“ nicht mehr den Anforderungen, da sich Halberstadt zu einem Eisenbahnknotenpunkt entwickelte. Durch die königliche Regierung wurde 1867 die Zustimmung zum Verlegen und zum Bau eines neuen Halberstädter Personenbahnhofs an dem heutigen Standort erteilt, der am 10. Dezember 1868 amtlich dem Verkehr übergeben wurde.

Bis zum Jahre 1872 wurden die Eisenbahnlinien Halberstadt – Halle (Saale) und Halberstadt – Wernigerode fertiggestellt.

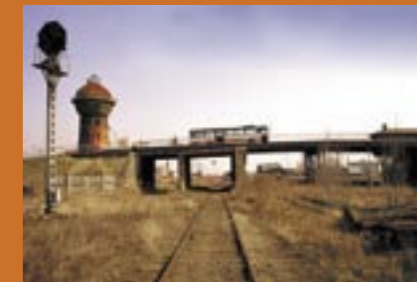
Auf Grund des stark ansteigenden Verkehrsaufkommens im Eisenbahnknoten Halberstadt wurden die vorhandenen Gleis- und Versorgungskapazitäten nicht mehr den An-

sprüchen gerecht. Es entstanden neue Gleise (17-28 und 79-82). Rein flächenmäßig erreichte der Bahnhof Halberstadt zu dieser Zeit das Volumen, das er heute noch hat. Gleichzeitig musste auch dem steigenden Verkehr über die Eisenbahngleise zwischen Halberstadt und Wehrstedt bzw. Magdeburg Aufmerksamkeit geschenkt werden, da bis zu diesem Zeitpunkt nur ein Schrankenbetrieb die Überquerung der Gleise am heutigen Standort der Brücke ermöglichte.

6 Jahre später, am 02.12.1878 entschied die preußische Regierung, die Genehmigung für den Bau der Wehrstedter Brücke zu erteilen.

1882 wurde endlich die Eisenbahnlinie Magdeburg – Halberstadt vom Staat übernommen und im folgenden Jahr die Wehrstedter Brücke gebaut.

Um die große Zahl der Dampflokomotiven zu betanken, errichtete man 1912 den heute noch existierenden Wasserturm. Die Eisenbahnstrecke Halberstadt – Magdeburg – Berlin war zu damaliger Zeit stark befahren, in Spitzenzeiten waren bis zu 80 Dampflokomotiven auf dem



Halberstädter Bahnhof zu sehen. Die Wehrstedter Brücke wurde daher schon damals sehr stark beansprucht, um einerseits den zunehmenden Zugverkehr zu umgehen und andererseits den Straßenverkehr auf der Route Magdeburg – Halberstadt – Harzregion zu erleichtern.

In den folgenden Jahren wurde die Brücke auf Grund von Erweiterungsbauten auf dem Bahnhofsgelände mehrmals umgebaut. In der Halberstädter Zeitung vom 03.11.1923 war dazu Folgendes zu lesen:

„...Zu diesem Zweck muss die Brücke noch einmal, wie schon 1907, um ein Joch verbreitert und ein 6 Ar großes Gartenstück der Kirchgemeinde Wehrstedt enteignet werden...“. Weiter heißt es dann am 18. August 1930: „Die Brückenkonstruktion wurde von 6 auf 5 Öffnungen reduziert, dabei jedoch die Hauptöffnung von früher 11 m auf 15 m vergrößert, um dem Zugverkehr eine bessere Übersicht zu gewährleisten. Für die neuen eisernen Stützen zwischen den Gleisen wurden 3 m tiefe Fundamente gebaut. Die Durchführung der Schacht- und Betonarbeiten mussten unter laufendem Eisenbahnverkehr durchgeführt werden. Über die ganze Brückenlänge wurden die

Eisenträger quer verlegt und durch vier Doppel-T-Träger (60 cm Höhe, 16 m Länge) gehalten.“

Der zunehmende Verkehr über Jahre hinweg veranlasste Stadtväter und Planer in den letzten Jahrzehnten neue Lösungen für den Ersatzbau der alten Wehrstedter Brücke zu suchen.

In den 70er Jahren gab es u.a. Planungen, die eine 4-spurige Brücke vorsahen, doch zur Realisierung fehlte zu DDR-Zeiten das Geld.

Die Brücke verfügte nicht über die für die Bundesstraße erforderliche Tragfähigkeit. Fahrzeuge über 15 t Gesamtgewicht mussten über die Wehrstedter Straße und niveaugleiche Bahnübergänge geleitet werden.

Erst im Jahre 2000 wurde das Thema eines Neubaus der Wehrstedter Brücke auf Grund von Brückenprüfungen 1995/96 wieder aktuell, als der Bund im Rahmen des Verkehrswegeplanes Finanzen bewilligte, die ein Bauvorhaben dieser Art ermöglichten.

1878 Genehmigung für den Bau der „Wehrstedter Brücke“

1930 Umbau der „Wehrstedter Brücke“

1883 Bau der „Wehrstedter Brücke“

ab 1970er Planungen zum Neubau der „Wehrstedter Brücke“

Die Gründe für den Neubau

Verkehrsbelastung und Bauzustand

Die Bundesstraße B 81 dient als überregionale Verbindung zwischen den Städten Halberstadt, Wernigerode und Blankenburg und ist die Magistrale zwischen der Landeshauptstadt Sachsen-Anhalts, Magdeburg, und der Landeshauptstadt des Freistaates Thüringen, Erfurt. Sie stellt die wichtigste Nord-Süd-Verbindung von der Autobahn A 2 über die B 4 bis zur A 4 dar. Anschlüsse an die geplante Südharzautobahn A 38 und die B 6n sind vorgesehen. Andere leistungsfähige Straßen in diesem Gebiet fehlen und sind auch nicht in Planung.

Die B 81 ist weiterhin als Hauptverkehrsstraße des innerörtlichen Verkehrs von Halberstadt eine hochbelastete Straße. Vor allem der Knoten B 81/Bahnhofstraße hat durch die Verlegung des Busbahnhofes zum Bahnhof der DB AG an Bedeutung gewonnen.

Der derzeitige Zustand des Bauabschnittes der Straße und der Brückenkonstruktion kann, auf Grund des stark gestiegenen Verkehrsaufkommens in den letzten Jahren, den geforderten Ansprüchen nicht mehr gerecht werden. Die Brücke verfügt nicht über die für eine Bundesstraße erforderliche Tragfähigkeit. Fahrzeuge über 15 t Gesamt-

gewicht müssen über die Wehrstedter Straße und niveaugleiche Bahnübergänge geleitet werden.

Ziel des erforderlichen Brückenneubaus ist neben der Gewährleistung der für eine Bundesstraße erforderlichen Tragfähigkeit und einer Verbesserung der unbefriedigenden vorhandenen Linienführung mit kleinen Radien im Grund- und Aufriss auch die Beseitigung der Einschränkungen des lichten Verkehrsraumes der vorhandenen Gleisanlagen und die Errichtung anprallsicherer Stützen. Neben der Verbesserung der Leistungsfähigkeit der B 81 besteht das Ziel der Straßenplanung darin, die verschiedenen Nutzeransprüche aller Verkehrsteilnehmer zu berücksichtigen und deren Sicherheit zu gewährleisten. Eine Entflechtung des Kraftfahrzeug- und Radverkehrs durch Anordnung von beidseitigen Rad- und Gehwegen wird dringend erforderlich.

Im Hinblick auf die Bedeutung der Straße als regionale und überregionale Verbindung und dem damit verbundenen hohen Verkehrsaufkommen ist eine Neugestaltung, einschließlich der Kreuzungen bzw. Einmündungen, für eine erhöhte Verkehrssicherheit unumgänglich.



Bauzustand

Im Rahmen der regelmäßig durchzuführenden Brückenprüfungen wurden im Jahr 2000 erneut beträchtliche Schäden an der Brückenkonstruktion festgestellt und im entsprechenden Prüfbericht wie folgt beschrieben: „Die gesamte Brückenkonstruktion befindet sich in einem schlechten Zustand. Die Überbauabdichtung ist nicht funktionstüchtig, wodurch die Dauerhaftigkeit der Bausubstanz zunehmend beeinträchtigt wird und bereits teilweise nicht mehr gegeben ist. Folgeschäden sind schadhafte Brückenrandbereiche, korrodierte Stahlträger, Rissbildungen an Über- und Unterbauten, Verwitterungsmerkmale am Beton und am Natursteinmauerwerk sowie chemische Gefügeveränderungen in Form von Salzausblühungen und Kalkaussinterungen. Nach Beendigung der Brückenprüfung wird das Bauwerk mit der Zustandsnote 3,9 – ungenügender Bauwerkszustand – bewertet. Die Standsicherheit, die Verkehrssicherheit sowie die Dauerhaftigkeit des Bauwerkes sind erheblich beeinträchtigt bzw. sind nicht mehr gegeben. Da kostenintensive Bauwerkserhaltungsmaßnahmen auf Grund des schlechten Bauwerkszustandes wirtschaftlich nicht vertretbar sind, wird ein Ersatzneubau empfohlen.“

Verkehrsverhältnisse

Die kleinen Kurven- und Kuppenradien der vorhandenen Brücke haben durch die damit verbundenen ungünstigen Sichtverhältnisse bereits mehrfach zu Unfällen mit Anprall an das Brückengeländer geführt. Ihre Trassierung genügt lediglich den Anforderungen an eine Entwurfsgeschwindigkeit $v_e = 30$ km/h. Die ungünstigen Knotenpunktverhältnisse haben Störungen im Verkehrsablauf, insbesondere in den Hauptverkehrszeiten Staus und stockenden Verkehr, zur Folge. Des weiteren besteht eine starke Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit für Radfahrer, da derzeit nur die Mitbenutzung der Fahrbahn bzw. für Kinder der Gehweg zur Verfügung steht. Eine Trennung des Radverkehrs vom fließenden KFZ-Verkehr wird hinsichtlich des vorhandenen starken Verkehrsaufkommens empfohlen.

Die Umleitung des Schwerlastverkehrs über die Wehrstedter Straße infolge der nicht vorhandenen Tragfähigkeit der Brücke und durch die vorhandenen baulichen Mängel im Straßenbereich führten in diesem Bereich sowie in dem Wohnbereich an der Schützenstraße zu einer erhöhten Lärmbelastung/Emissionsbelastung.

ab 1970 Hohes Verkehrsaufkommen beeinträchtigt Brückenkonstruktion erheblich

1994 Verstärkung der Brückenfelder 1 und 3

2000 Brückenprüfung (Sonderprüfung) mit Materialuntersuchung

Das Gesamtbauvorhaben

Verkehrsanlagen und Brückenbauwerke

Der Ersatzneubau der Wehrstedter Brücke im Zuge der Bundesstraße B 81 über die Gleisanlagen der DB AG in Halberstadt wurde durch den Landesbetrieb Bau Sachsen-Anhalt, Niederlassung West (ehem. Straßenbauamt Halberstadt) im Auftrag der Bundesrepublik Deutschland geplant. Verbunden mit dem Ersatzneubau der Brücke war die grundsätzliche Erneuerung eines 466 m langen Straßenabschnittes der B 81 sowie die Umgestaltung der vorhandenen Einmündungen der Bahnhofstraße und der Wehrstedter Straße als planfreie Knoten. Dabei wurden die Anbindung der Bahnhofstraße als Knoten 22 und die Anbindung der Wehrstedter Straße an die B 81 als Knoten 21 definiert.

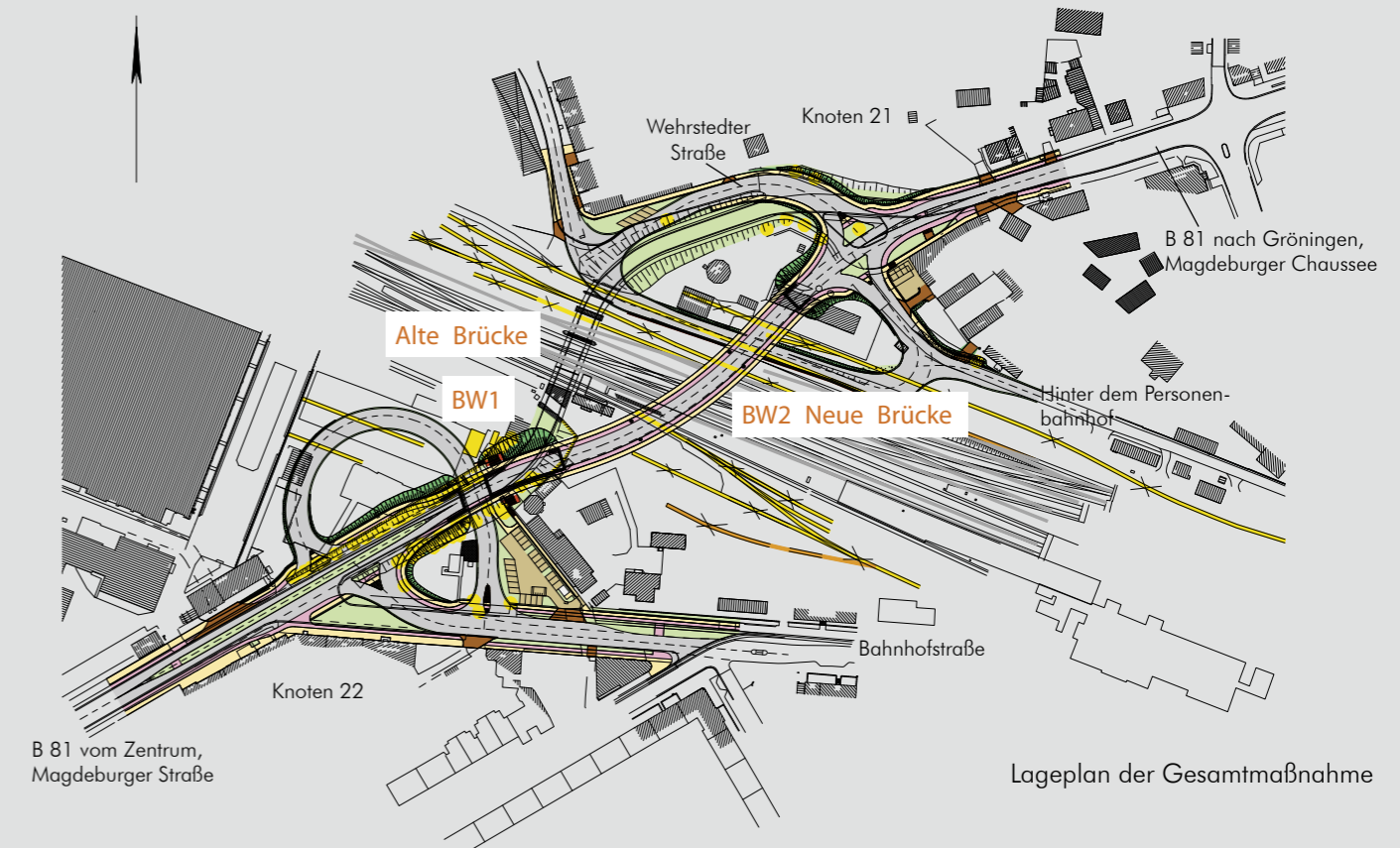
Die geplante neue Brückenkonstruktion über die Gleise der DB AG wird südlich des vorhandenen Bauwerkes errichtet. Die alte Brücke dient dabei während des Neubaus als bauzeitliche Umfahrung und wird im Anschluss an die Fertigstellung des Ersatzneubaus vollständig abgerissen.

Die Linienführung im Grund- und Aufriss wurde durch die vorhandene Bebauung und die zu schaffende Lichtraumhöhe der Brücke über die Bahn und über die Rampen der

planfreien Knoten bestimmt. Zusätzlich war die Fahrweg- und Signalsicht aus dem Stellwerk Hw zu gewährleisten.

Es erfolgte eine Verschiebung der Trasse der B 81 um ca. 55 m nach Osten und eine Anhebung der Gradienten um maximal ca. 2,50 m im Bereich des Brückenbauwerkes. Weitere Zwangspunkte bei der Trassierung bildeten der unter Denkmalschutz stehende Wasserturm, der zu erhaltende Pavillon, das Stellwerk, die Portalkranbahn und die vorhandene Bebauung in den angrenzenden Straßenabschnitten.

Neben der eigentlichen Brücke über die Gleisanlagen des Bahnhofes Halberstadt wird noch der Bau einer wesentlich kleineren Brücke über die Knotenpunktzufahrt des Knoten 22 (als Bauwerk 1 bezeichnet) sowie der Bau der beiden Rampen am Bauanfang und am Bauende des neuen Brückenbauwerkes erforderlich. Da die beiden Rampen des neuen Bauwerkes durch die vorhandene Straße vorgegeben sind und das südwestlich des Bauwerkes befindliche Stellwerk erhalten werden musste, liegt die Brücke im Grundriss in einem Radius von 180 m.



Lageplan der Gesamtmaßnahme

Die Planung

Für die Straßenplanung wurden im Rahmen der Vorplanung insgesamt 6 Varianten im Hinblick auf eine Verbesserung der Linienführung untersucht. Bei der Wahl der Linie wurde von einer östlichen und einer westlichen Trassenführung ausgegangen, welche durch im Folgenden aufgeführten Zwangsbedingungen den Planungsbereich begrenzten:

- Erhalt des als Denkmal eingestuftes Wasserturmes
- Schaffung des Lichtraumprofils für die 4 Gleise der Hauptstrecke und eines geplanten Hauptgleises an Stelle von Gleis 37
- Möglichkeit des Abrisses der alten Bahnmeisterei und des Rückbaus bzw. der Einkürzung der nördlichen Anschlussgleise Nr. 37, 38 und 39 bis zur Brücke
- Realisierung der freien Sicht für den Weichenwärter
- Erhalt der Portalkranbahn sowie der Gleis-Verschiebebrücke des Fahrzeugbau - Werkes der DB AG

Auf die im Jahre 1975 vom Büro für Verkehrsplanung beim Rat des Bezirkes Magdeburg angefertigte Studie mit einer geradlinig trassierten vierspurigen Überführung der damaligen F 81 bei Abhängen der Bahnhofstraße mit einem Wendehammer und Ausbildung der Einmündung

Wehrstedter Straße als planfreier Knoten konnte wegen der inzwischen veränderten Randbedingungen bei der Linienbestimmung nicht zurückgegriffen werden.

Die letztendlich umgesetzte Planung basiert auf der Vorzugsvariante (ehem. Variante VI), die bei Beachtung der vorhandenen Zwangspunkte die technisch sinnvollste und wirtschaftlich günstigste Lösung darstellt.

Der Neubau des Brückenbauwerkes über die Gleise konnte bei Aufrechterhaltung der Verkehrsführung über die vorhandene Brücke erfolgen. Durch die Wahl der Brückenkonstruktion mit einer quer vorgespannten unten liegenden Fahrbahnplatte konnte eine Lösung geschaffen werden, die eine ausreichende Signalsicht ohne zusätzliche Aufwendungen gewährleistet und somit unabhängig vom Zeitpunkt des Stellwerkneubaus der DB AG ist.

Durch die Ausbildung der beiden benachbarten Anbindungen, Bahnhofstraße und Wehrstedter Straße als planfreie Knoten kann auf der B 81 (Magdeburger Straße/ Chaussee) sowie in den einmündenden Straßenästen die höchste Verkehrsqualität ohne Überstauungen der benachbarten lichtsignalgesteuerten Knotenpunkte erreicht werden.



Luftbild alter Zustand



Modell



Luftbild neuer Zustand

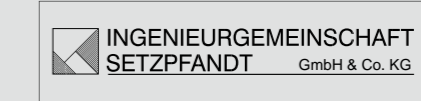
Planungsablauf

Linienbestimmung / Vorplanung	11 / 1997
RE-Entwurf Straßenbau	10 / 1998
Unterzeichnung OD-Vereinbarung mit der Stadt Halberstadt	04 / 1999
Prüfung RE-Entwurf im Landesamt für Straßenbau	07 / 1999
Merkblatt A (Verzeichnis und Bestätigung der Unterlagen für die Bearbeitung des Bauwerksentwurfes)	07 / 1999
RE-Entwurf zum Sichtvermerk MWV	03 / 2000
Vorlage Planfeststellungsunterlagen	09 / 2000
Erörterungstermin	10 / 2001
Planfeststellungsbeschluss	08 / 2002
Unterzeichnung Eisenbahnkreuzungsvereinbarung	11 / 2002
Ausführungsunterlagen	11 / 2002

Planer und Architekten

Die Beauftragung zur Planung des Ersatzneubaus Wehrstedter Brücke durch das Straßenbauamt Halberstadt (jetzt : Landesbetrieb Bau Sachsen-Anhalt, NL West) erfolgte im Jahre 1997/98 an die Ingenieurgesellschaft Setzpfandt GmbH & Co.KG. Diese umfasste die Erarbeitung der Vorplanung/Linienbestimmung im Rahmen des Straßenbau Entwurfs, der Bauwerksentwürfe der Brücke über die Bahn (BW 2 – Ersatzneubau Wehrstedter Brücke) und der Brücke über die Straße (BW 1- Brücke über die Knotenpunktzufahrt Knoten 22), die Erstellung der Ausführungsplanung für den Straßenbau sowie der Ausschreibungsunterlagen für das Gesamtbauvorhaben.

Die architektonische Gestaltung der Brückenbauwerke erfolgte dabei in Zusammenarbeit mit Herrn Prof. Burkhardt vom Büro PPL aus Hamburg.



Geschäftsführer:
Dr. J. Barthl



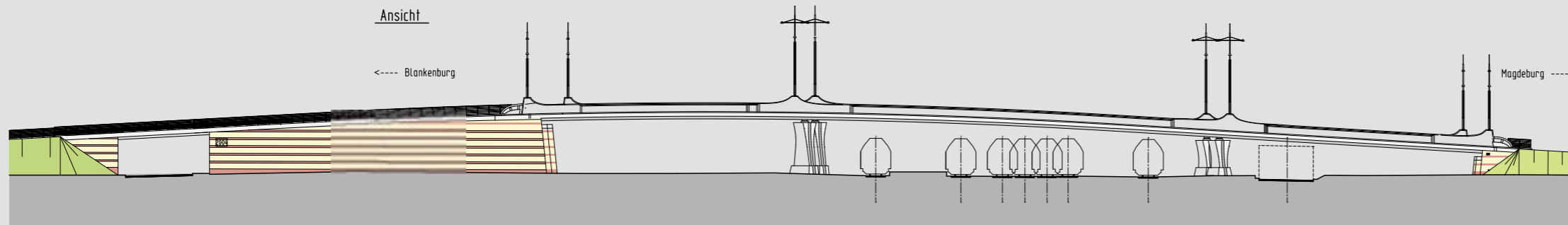
Architekt:
Prof. Burkhardt

Die neue(n) Brücke(n)

über die Straße

über die Bahnschienen

Beleuchtungskonzept



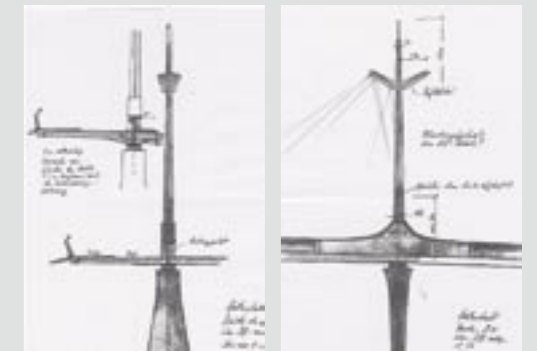
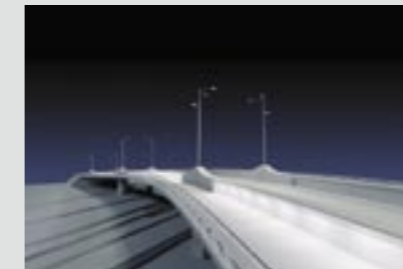
Bauwerk 1

Stahlbeton
60 / 30
13,00 m
13,00 m
12,00 m
19,00 m
7,50 m
0,90 m
195,00 m²

Bauart:
Brückenklasse (nach DIN 1072):
Stützweiten:
Gesamtlänge zwischen den Endauflagern:
Lichte Weite :
Breite zwischen den Geländern
Fahrbahnbreite:
Kleinste Lichte Höhe (über DB-AG):
Brückenfläche:

Bauwerk 2

Spannbeton, Verbund
60 / 30
35,00 / 55,00 / 35,00 m
125,00 m
122,14 m
19,00 m
7,50 m
5,29 m
2375 m²



Entwürfe zum Beleuchtungs-Design
(Prof. Burkhardt, Hamburg)

Technische und planerische
Umsetzung des Beleuchtungskonzeptes
(Hanke + Partner, Weimar)



Die ARGE „Wehrstedter Brücke“

Das Straßenbauamt Halberstadt (heute: Landesbetrieb Bau Sachsen-Anhalt, NL West) hatte im 2. Quartal 2002 die Bauleistungen zum Bauvorhaben „B 81, Ortsdurchfahrt Halberstadt, Wehrstedter Brücke“ ausgeschrieben. In der Angebotsbearbeitung wurden seitens der ARGE die Bauhauptleistungen wie der Brückenneubau BW1 und BW2, der Abbruch des alten Brückenbauwerkes, Stützwandarbeiten, Stahlbaufertigung, Stahlüberbaufertigung und der umfangreich zu realisierende Straßenbau in seinen technisch-technologischen Abhängigkeiten analysiert. Die umfangreich vorliegenden Planungsleistungen bedeuteten in ihrer Komplexität eine überaus anspruchsvolle Bauaufgabe. Um diese Aufgabe realisieren zu können, war es notwendig, dass leistungsstarke Partner sich zur Lösung der Bauaufgabe zusammenfinden. Im Zuge der Angebotsbearbeitung wurde, um die Wettbewerbschancen zu erhöhen, des Weiteren darüber nachgedacht, neue technische und technologische Lösungen zu erarbeiten, um dem Bauherrn ein kostengünstiges und wirtschaftliches Angebot abgeben zu können.

Da die Realisierung der Baumaßnahme im Herzen der Stadt eine nachhaltige Behinderung des Verkehrs darstell-

te, wurde darüber gegrübelt, wie die Verkehrseinschränkungen auf ein Minimum zu reduzieren sind. Im Zuge der Angebotsbearbeitung wurden durch die Gestaltung eines effektiven Bauablaufes, immer unter Berücksichtigung der auch dafür notwendigen Sperrtermine der Gleisanlagen der DB AG, die Bauabläufe entsprechend vorbereitet.

Durch eine konzentrierte Arbeitsorganisation und zuverlässige Leistungsbereitschaft der ARGE-Partner und ihrer Nachauftragnehmer konnte die Zielstellung zur Inbetriebnahme des Bauwerkes am 23.12.04 termingerecht erfüllt werden. Die Leistungsfähigkeit der ARGE wurde insbesondere auch dadurch unterstrichen, dass die Realisierung bis zur Verkehrsfreigabe unter erschwerten Bedingungen erfolgte, welche insbesondere durch die Einflüsse der größten Stahlkrise, die die deutsche Wirtschaft je erlebt hatte, zu verkraften waren.

Bauabläufe mussten ständig neu durchdacht und präzisiert werden, da Material nicht rechtzeitig oder ausreichend zur Verfügung stand; wir sowie auch unsere Nachauftragnehmer mussten vertragliche Bauablaufveränderungen und Umdisponierungen in Kauf nehmen und Termine in ihre

Ablauf- und Produktionsprozesse neu einordnen. Da lagen die Nerven aller Beteiligten oftmals blank.

Aber nun ist alles geschafft !!!

Der Dank für die Zusammenarbeit gilt insbesondere dem Leiter des Landesbetriebes Bau Sachsen-Anhalt, NL West, Herrn Bleßmann, welcher die Realisierung dieser Brückenmaßnahme zur „Chefsache“ erklärte, und natürlich seinen Mitarbeitern, die trotz angeordneter „Kurzarbeit“ jederzeit zur Verfügung standen, um für die anstehenden Probleme zeitnah gemeinsam eine Lösung herbeiführen zu können. Dank für die Zusammenarbeit gilt auch dem Vertreter des Tiefbauamtes der Stadt, Herrn Fleischhauer, sowie den Verantwortlichen der Stala, der Stadtwerke und des Abwasserbetriebes.

Der besondere Dank der Geschäftsführungen der ARGE-Partner ist an dieser Stelle jedoch auch an die Mitarbeiter unserer Firmen sowie die unserer Nachauftragnehmer und sonstigen Partnern gerichtet, die in über hundert Nachteinsätzen mit notwendiger Überstunden- und Wochenendarbeit überdurchschnittliche Einsatzbereitschaft gezeigt und geleistet haben.

Jeder weiß, dass moderne Verkehrssysteme u. a. auch Grundlage für wirtschaftlichen Erfolg in einer Region sind; so werden Arbeitsplätze geschaffen und gesichert. Mit der Realisierung der Maßnahme waren in den 2,5 Jahren Bauzeit durchschnittlich 200 Arbeitskräfte wie Ingenieure, Techniker, Vermesser, Stahlbauer, Bauleute und Baustoffproduzenten, ... beschäftigt.

Und wir alle hoffen auf weitere derart interessante und große Herausforderungen am Bau.

Technische und Kaufmännische
Geschäftsführung der ARGE
Matthäi Bauunternehmen

Sylvia Grohnert



2. Quartal 2002 Ausschreibung der Bauleistungen

20.01.2003 Baubeginn

November 2002 Beauftragung der Bauleistungen

23.12.2004 Verkehrsfreigabe



Straßen-, Tief- und Massivbau

Baufeldfreimachung und Gründungsarbeiten

Entsprechend der Beauftragung im November 2002 durch das SBA Halberstadt an die ARGE „Wehrstedter Brücke“ bestehend aus den Partnern Matthäi Bauunternehmen GmbH & Co. KG für den Leistungsbereich Straßen- Tief- und Brückenbau und SAM Stahlturn- und Apparatebau Magdeburg GmbH für den Stahlbau wurde am 20.01.2003 mit den Leistungen begonnen.

Der Gesamtauftrag beinhaltete folgende Teilleistungen:

- Neubau des Bauwerkes 1 (Rahmenbauwerk in Stahlbeton), grundhafter Ausbau „Bahnhofstraße“
- Neubau des Bauwerkes 2 (3-feldrige Konstruktion in Stahlverbundbauweise), Straßenüberführung über die Gleise der DB AG
- Neubau der Stützwand, BW 5 am Knoten 21
- Straßenausbau am Knoten 21- Wehrstedter Straße
- Straßenausbau am Knoten 22- Bahnhofstraße

In Vorbereitung dieser Baumaßnahme und zur Baufeldfreimachung mussten Gebäude, u. a. eine alte Bahnmeisterei, Garagen sowie Bunkeranlagen abgebrochen, Leitungen der Versorgungsträger um- bzw. neu verlegt sowie einige alte Gleisanlagen der DB AG rückgebaut werden. Nach den Abbruch- bzw. Rückbauarbeiten im Bereich der Gleisanlagen der DB AG konnten die Baugrunduntersuchungen und Kampfmitteluntersuchungen im Baufeld durchgeführt werden.

Für die Realisierung des Bauwerkes 1 musste, unter der Maßgabe der Aufrechterhaltung der Verkehrsführung über die alte Brücke, eine verkehrstechnische Lösung für den Richtungsverkehr von Halberstadt nach Magdeburg geschaffen werden.

Es wurde demzufolge eine bauzeitliche Umfahrung notwendig, die wie folgt hergestellt wurde:

- Bau eines Erddammes parallel zur vorhandenen Rampenauffahrt
- Herstellung einer bauzeitlichen Straßenumfahrung der B 81
- Dammrückbau nach Fertigstellung BW 1

Eine wichtige Voraussetzung und Bestätigung der endgültigen Gründungstiefen für die geplante Fertigrampfpfahlgründung wurde im März 2004, mit einem sehr hohen messtechnischen Aufwand, durch eine statische Probelastung als Druck- und Zugversuch, an Probepfählen durchgeführt.

Im Ergebnis der Auswertung und Einarbeitung dieser Messergebnisse konnten dann die Sonder-Pfähle beauftragt werden. Diese wurden in einem Betonwerk in Dänemark, welches auf Fertigpfähle spezialisiert ist, gefertigt.

Durch spezielle Rammtechnik wurden insgesamt für die Bauwerke 1 und 2, 195 Pfähle (Querschnitt von 40 x 40 cm) in einer Gesamtlänge von ca. 2300 m eingebracht.

Das Einschlagen dieser Fertigrampfpfähle wurde unter größter Vorsicht und Sorgfalt durchgeführt, damit die in unmittelbarer Nähe befindlichen Gebäude, wie das Stellwerk mit seiner hoch sensiblen bahnspezifischen Sicherungstechnik und der alte Wasserturm als Wahrzeichen von Halberstadt, nicht beschädigt werden.

Jenrich & Minning

Vermessungsgesellschaft mbH

Hohenwarzleber Straße 6
39326 Dahlenwarleben

Tel.: 039202 / 61318
Fax: 039202 / 61360
E-Mail: jenrich@online.de



Geschäftsführer: Dipl.-Ing. Bernd Jenrich PU 0172 5490120
Dipl.-Ing. Gerdit Frank Minning PU 0172 5490125

vgs INGENIEURE

Dr. Köhler & Kirschstein GmbH & Co. KG

Erfurt ? Leipzig ? Magdeburg

NL Magdeburg
Huttenstraße 1A
39108 Magdeburg

Tel.: 0391/7347494
Fax: 0391/7347496

Büro Köthen
Hubertus 1A
06366 Köthen

Tel.: 03496/415473
Fax: 03496/415474

Baugrundinstitut
Baugrundlabor
Erd- und Grundbau
Ingenieurgeologie
Felsbau
Ingenieurbau
Wasserbau
Spezialtiefbau
Umwelttechnik
Landschaftsbau

KASCH VERKEHRSSICHERUNG

Verkehrssicherung
Baustellensicherung
Fahrbahnmarkierung
Lichtsignalanlagen

Baubeginn 20.01.2003

März 2003 Baugrund- und Kampfmitteluntersuchungen

23.04.2003 Freigabe der bauzeitlichen Umfahrung

März 2004 Statische Probelastung



Straßen-, Tief- und Massivbau

Betonage Unterbauten und Straßenausbau

Nach der Fertigstellung der Gründung wurden die Widerlager für das BW 1 einschl. der Überbau-fahrbahnplatte hergestellt. Für das BW 1 wurden dazu ca. 900 cbm Beton und 120 t Stahl/Bewehrung verbaut.

Im Anschluss an BW 1 folgte die Herstellung des Widerlagers Achse 30. Auf Grund der nahen Bebauung zum DB AG - Gelände wurde der Lückenschluss zwischen BW 1 und BW 2 mittels einer Stützwand realisiert.

Die Geometrie der beiden Widerlager A 30 und 60 erforderten auf Grund ihrer Höhe von ca. 7,50 m für das Widerlager A 30 einen Radius von 40,50 m zur Pfeilerseite und der schrägen geformten Ausrundung ein enormes bautechnisches Geschick unserer Einschaler und Betonbauer.

Zum Ende des Jahres 2003 wurden die Pfeiler, auf Grund der komplizierten Geometrie mittels einer vorgefertigten Pfeilerschalung, hergestellt. Die Geometrie erforderte, dass aus unserem Unternehmen zum Betoneinbau zwei unserer schlanksten Betonbauer eingesetzt werden mussten. Dazu gehörte hier auch unser Brücken-Polier, Herr Pinkert. Die massive und enge Bewehrung erforderte viel Geschick und Konzentration, um die Sichtbetonqualitätsanforderungen sichern zu können.

Wie Schachfiguren reihen sich die Pfeiler in das Gesamtbild der Brückenunterbauten ein und signalisieren somit den Übergang für die enorme Spannweite von 55 m für den zu überbrückenden Gleisbereich der Bahnhofsanlagen.

Parallel zu den Arbeiten an den beiden Brückenbauten wurden die ausgeschriebenen Leistungen im Bereich Straßenbau realisiert.

Die auszuführenden Leistungen umfassten im Wesentlichen:

- Straßenrückbau auf ca. 2500 m Länge
- grundhafter Ausbau der Fahrbahnbefestigungen
- grundhafter Ausbau der Gehwege
- Einrichtungen zur Straßenentwässerung (Straßenabläufe, Errichtung der zugehörigen Anschlussleitungen, Entwässerungskanalarbeiten für Regen- und Schmutzwasser)
- Erdbauleistungen für verschiedene Versorgungsträger (Trinkwasser, Gas, Strom, Straßenbeleuchtung, Telekom, LSA)

Folgende Leistungsgrößen wurden dabei im Straßenbau realisiert:

Knoten 22

Bahnhofsstraße:	Bodenbewegung	14.500 m ³
B 81:	Aufbruch alter Flächen	12.700 m ²
Rampe B 81:	Herstellung von Geh- und Radwegen	3.000 m ²
	Bordanlagen	2.700 m ²
	Straßenflächen	5.200 m ²
Bauwerk 1:	Bodenbewegung	3.600 m ³
Bauwerk 2:	Bodenbewegung	1.800 m ³

Knoten 21

Wehrstedter Straße:	Bodenbewegung	18.300 m ³
B 81:	Aufbruch alter Flächen	4.800 m ²
Rampe B 81:	Herstellung von Geh- und Radwegen	3.300 m ²
Straße „Hinter dem Personenbahnhof“:	Bordanlagen	1.800 m ²
	Straßenflächen	12.300 m ²
	div. Kanalbau mit Sonderschächten	



altmarkbau **Altmarkbau GmbH & Co. KG**
 An der Weidenecke 2
 30606 Hohenwulsch
 Tel.: 039089 – 9720
 Fax: 039089 – 3415
 E-Mail: altmarkbau@matthaei.de

TSN-BETON
 Dorfstraße 33a - 38895 Böhnshausen - Tel.: 036941/605400

Wir führen aus: **Werner - Bau**
 • Walz- und Gussasphalt im Straßenbau
 • Beton- und Asphaltfräsarbeiten
 • Tiefbau- und Pflasterarbeiten
 • Erschließung von Wohngebieten

Straßen-, Tief- und Asphaltbau GmbH
WB

Babelsberger Str. 14 · Tel.: (0391) 81 82 10 · www.werner-bau.com
 39114 Magdeburg Fax: (0391) 81 82 199 mail@werner-bau.com



Stahlüberbau

Vormontage und Montage

Die Firma SAM - Stahlurm- und Apparatebau Magdeburg GmbH war seitens der ARGE mit der Herstellung (Vormontage und Montage) des Stahlüberbaus beauftragt

Stützweiten: L1 = 35 m , L2 = 55 m, L3 = 35 m
Gesamtbreite: 10 m (Abstand der Hauptträger)

Leistungsumfang

Im Zuge der Bauausführung waren folgende Teilleistungen zu realisieren:

- Technische Bearbeitung des Stahlüberbaus, Werkstattplanung
- ca. 600 t Stahlkonstruktion fertigen, liefern und montieren
- Einheben der vormontierten Brückenteile mit Raupenkran LR 1750 – 800 t
- Korrosionsschutzarbeiten
- Herstellung der Brückenbeleuchtung, 8 Leuchtenmaste und Gehwegbeleuchtung an HT-Obergurt
- Einlagerung der Brücke

Statisches System

- Stahlverbundträger aus Doppel-T-Trägern in den Feldern und kastenförmigen, luftdicht verschweißten Hohlquerschnitten über den Mittelstützen
- Dreifeldträger mit folgenden Abmaßen:

Montagebeschreibung

Der Neubau der Wehrstedter Brücke in Halberstadt wurde in 12 Hauptträgern und 18 Querträgern mittels Spezialtransporten zur Baustelle geliefert und im Zeitraum von 8 Wochen direkt vom Fahrzeug mit 300 t-Telekran angehoben und montiert.

1. Vormontage der Stahlkonstruktion

Für die Vormontage der Brückenbauteile wurde die Firma IMO Leipzig beauftragt. Die Überbauten setzen sich aus 3 Brückenteilen (Ost, West, Mitte) mit jeweils ca. 210 t Gewicht und Abmessungen von ca. 11,20 x 43,00 m zusammen. Jedes Brückenteil wurde in je vier Haupt- und Querträgern gefertigt.

Nachdem die Montageblöcke auf der Vormontagefläche ausgerichtet waren, begann die etappenweise Anlieferung der insgesamt 12 Hauptträger (Gewicht pro Träger ca. 40 t) und 18 Querträger (Gewicht ca. 7 t) auf die Baustelle. Mittels eines 300 t - Telekrans wurden die Träger vom Schwerlastfahrzeug abgehoben und auf die ausge-

richteten Montageblöcke aufgelegt. Im Anschluss wurden die Längs- und Querstöße der Brückenteile fortlaufend verschweißt und der Korrosionsschutz aufgebracht.

2. Einheben der Brückenteile

Das Einheben der Brückenteile führte als NAN die Fa. Mammoet Deutschland GmbH durch. Begonnen wurde mit dem Aufbau des Raupenkrans auf der hergerichteten Vormontagefläche im Bereich des östlichen Widerlagers. Parallel dazu wurden auf den Widerlagern und den Pfeilerköpfen Stapeltürme aufgebaut und eingemessen. Nach Einheben des 1. Brückenteils Ost mit 236 t erfolgte das Umsetzen des Raupenkrans von der Ostseite auf die Westseite, von welchem dann das Einheben des 2. und 3. Brückenteils vorgenommen wurde. Anschließend sind die Brückenteile von einer extra errichteten Arbeitsrüstung (Hängerrüstung) verschweißt und mit Korrosionsschutz versehen worden. Die Brückenteile wurden vor dem Einlagern in Einbauposition gebracht, wobei man die Ablage der Brückenteile auf Stapeltürmen vornahm. Dieser Einlagervorgang erfolgte dabei ohne Schalung und Betonfahrbahn.

Bauleitung Stahlbau: Sabine Wischer

Ausführungs- / Werkstattplanung Stahlkonstruktion beim Neubau der „Wehrstedter Brücke“ in Halberstadt



INGENIEURBÜRO SCHULZE & RANK
INGENIEURGESELLSCHAFT mbH

Ihr Planungspartner für:

- Ingenieurbau
- Verkehrsanlagenbau
- Hochbau
- Allgemeiner Tiefbau
- Projektmanagement
- Bauüberwachung
- Bauleitung
- Baukoordination

Niederlassung Dresden - 01109 Dresden, Am Grünen Grund 2 - Tel.: 0351 / 8 89 31-0 - Fax: 0371 / 8 89 31-11



- Geländerbau, Stahlbau
- Erzeugnisse d. Baustellen- u. Straßensicherung
- Lärmschutzwände
- Sonderkonstruktionen
- Zaun- u. Toranlagen



Gräfenhainicher Straße 13
06773 Jüdenberg
Tel. (034953) 377- 0
Fax (034953) 377-29
www.metz-metallerzeugnisse.de



FRISCHKNECHT
ELEKTROTECHNIK



INHABER: UWE RÖHRICH

SERVICE, BERATUNG & PLANUNG NUR VOM FACHMANN

39164 Wanzleben, Lange Straße 20
Tel. (039 209) 30 16 & 44 190
Fax (039 209) 44 189
e-mail: Elektro-Frischknecht@t-online.de

ab 15.03.2004 Herstellen der Vormontageflächen

Juli bis August Vormontage der Brückenbauteile

3.09.2004 Einheben des 1. Brückenteils

11./12.09.2004 Einheben des 2. und 3. Brückenteils



Straßen-, Tief- und Massivbau

Montage Traggerüst / Betonage Überbau

Erst nach dem Einbau der 3 Stück Überbau-Stahl-Skelette (Längs- und Querträger) konnte ab September 2004 das komplizierte Traggerüst als sogenannte Hängerüstung für die Herstellung der gesamten Überbauplatte auf einer Länge von ca. 125 m und mit einer Breite von 22 m an das Stahlskelett (ohne Zwischenunterstützung) angehängt werden.

Bereits während der Rüstarbeiten erfolgte in den bereits fertiggestellten Bereichen die Herstellung der Holzschalung für den Überbau.

Die größten Schwierigkeiten und Probleme beim Einrichten des Traggerüstes und bei der Herstellung der Überbauschalung bereitete die vorberechnete elastische Verformung (Verlängerung) der Hängestangen des Traggerüstes infolge des Frischbetoneigengewichtes. Die rechnerische Verlängerung betrug bis zu 30 mm. Demzufolge war zu erwarten, dass während der Betonage des Überbaus sich die Schalung um vorgenannten Betrag nach unten senkt. Da der Untergurt (Stahllängsträger) bereichsweise konstruktiv nur eine Dicke von 20 mm hat, mussten umfangreiche besondere Maßnahmen am Übergang Stahl/Beton, die ein Herausfließen des Betons während der Betonage verhindern und gleichzeitig eine

optimale Betonqualität der Untersicht gewährleisten, eingeleitet werden.

Ein Höhepunkt bei der Herstellung der „Wehrstedter Brücke“ war die Betonage der Überbauplatte am 20.10.2004.

Die Lieferung der ca. 1.000 cbm Beton musste zeitgleich durch 2 Betonmischwerke erfolgen. Weiterhin waren im Einsatz: 6 Betonpumpen, 2 Reservepumpen, 6 Betonprüfer, pro Stunde 12 Betonmischfahrzeuge, 6 Stück Abziehrüttelbohlen. Allein an diesem Tag waren insgesamt ca. 110 Arbeitskräfte auf der Baustelle.

Um ein einheitliches Verformungsverhalten der Brücke zu gewährleisten, wurde von beiden Seiten aus zur Mitte hin betoniert. Hierzu waren infolge der Stahlkonstruktion 6 Betonierkolonnen im Einsatz. Ständig war zu prüfen, dass die Betonzuführung für die 6 Betonierabschnitte gleichmäßig erfolgt, um ein gleichmäßiges Setzungsverhalten der Gesamtkonstruktion sichern zu können.

Das Längsgefälle der Brücke von 6 % und der an diesem Tag ab Mittag einsetzende Dauerregen verlangten große zusätzliche Maßnahmen und besonderes Engagement von der gesamten Mannschaft.

Mit der Sicherung des Betonagetermins im Oktober war

fast klar, dass die Zielsetzung Verkehrsfreigabe Dezember 2004 gesichert werden kann.

Im Zeitraum Ende Oktober bis Dezember 2004 folgten weitere Baufortschritte wie das Herstellen der Brückenabdichtung, Herstellen der Geh- und Radwege, Herstellung der Kappen, die Montage des Brückengeländers, das Aufbringen des Gussasphaltes für die Fahrbahn, die Herstellung und Montage der für die Bahnanlagen blendfreien markanten Beleuchtungsanlage und nicht zuletzt das Anbringen des besonders imposanten Anprallschutzes vor den jeweiligen Auffahrten auf die neue Brücke.

Durch starke Wetterschwankungen im Herbst 2004 und plötzlich eingetretenen Schneefall wurden die weiteren Bauarbeiten erschwert und behindert.

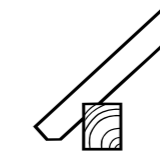
Durch erneute Umdisponierung und Einleitung besonderer Maßnahmen sowie die gute Zusammenarbeit aller am Bau Beteiligten konnte die Kappenherstellung doch noch Ende November gesichert werden und damit die nachfolgenden Arbeiten noch rechtzeitig vor der geplanten Verkehrsfreigabe ausgeführt werden.

Bauleitung Brückenbau: Volker Williger

Bauleitung Straßenbau: Bodo Schwarz



Weise
GERÜSTBAU • LEITERFABRIK
Dortmund • Gera • Berlin
C. O. Weise GmbH & Co. KG
Deusener Straße 59, 44369 Dortmund
Fon 02 31 / 3 15 03-0 Fax 02 31 / 3 15 03 15



**ING-HOLZBAU
u. ZIMMEREI
KANDLER GmbH**

Torstenonring 12 • 04158 Leipzig
Tel.: (0341) 4 67320 • Fax: 4 673220
<http://www.ing-holzbau-kandler.de>
e-Mail: info@ing-holzbau-kandler.de

WIR MACHEN MEHR AUS HOLZ !



EUROVIA Verkehrsunion GmbH
NL TESTRABAU Magdeburg
Am Zweigkanal 16
39126 Magdeburg
Tel.: +49 (0) 3 91 / 50 70-0
Fax: +49 (0) 3 91 / 50 70-1 43
E-Mail: magdeburg.evbu@eurovia.de

- * Asphaltstraßenbau
- * Allgemeiner Straßen- und Tiefbau
- * Brückenabdichtungen- und Beläge
- * Maschinen- und Handeinbau
- * GA-Estrich in Lagerhallen, Wohnungen und Tiefgaragen
- * Gussasphalt in Gleisbereichen
- * Anlagen nach WHG



Die neue(n) Brücke(n)

Verkehrsfreigabe und Abbruch der alten Brücke

Mit Abschluss des erreichten Zieles, Verkehrsfreigabe „Brücke“ am 23.12.2004, wurden weitere Vorkehrungen für den Abbruch der alten Wehrstedter Brücke, dem weiteren Ausbau der B 81, dem Knoten 22, der „Wehrstedter Straße“ und der Straße „Hinter dem Personbahnhof“, getroffen. Innerhalb eines Sperrpausenwochenendes am 26./27.02.2005 ist der Abbruch des alten maroden Brückenbauwerkes, welches das Stellwerksgebäude bis dahin gehalten hatte, durchgeführt worden. Das Ende der alten Brücke haben viele Halberstädter Bürger begleitet. Nachdem die Brücke lange Zeit das Stadtbild geprägt hatte, hieß es nun Abschied nehmen. Doch sie gehört ja weiter zum Stadtbild, nun als neue Wehrstedter Brücke.

Die endgültige Fertigstellung des 3300 t schweren Bauwerkes sowie der 4330 m hergestellten Richtungsfahrbahn wird Ende Juli, am 29.7.05, mit einem Brückenfest gefeiert werden. Zu den Ehrengästen zählen dabei der Minister für Bau und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt, Herr Dr. Karl-Heinz Daehre sowie der Oberbürgermeister der Stadt Halberstadt, Herr Dr. Harald Hausmann.



Todte GmbH & Co.KG
Personen- und Sachverwalter & Co.KG, Postfach 10 21 40388 Wiesbaden

Ihr Ansprechpartner in Wiesbaden:
Herr Oliver Todte
 55252 Mainz-Kastel (Hessen)
 Tel.: 06134 / 72 91 12
 Fax: 06134 / 72 90 15
 E-Mail: info@todte-abbruch.de
 Internet: <http://www.todte-abbruch.de>

Ihr Ansprechpartner in Teuchern:
Herr Thomas Todte
 06682 Teuchern (Sachsen-Anhalt)
 Tel.: 03445 / 70 33 30
 Fax: 03445 / 70 33 48
 E-Mail: Todte-Kreiswerk-Abbruch@t-online.de
 Internet: <http://www.todte-abbruch.de>

Fa. Wende
 Garten- und Landschaftsbau
HALBERSTADT

Telemannstraße 11, 30820 Halberstadt, Tel. 03941/601090

Impressionen



Seitenansicht BW 1



Blick in Richtung Magdeburg



Brückenunteransicht BW 2



Seitenansicht BW 2 - Neue Wehrstedter Brücke

Impressum:

Herausgeber: Matthäi Bauunternehmen GmbH & Co.KG, Magdeburg
SAM – Stahlurm und Apparatebau Magdeburg GmbH

Fotos: Landesbetrieb Bau Sachsen-Anhalt, NL West
Ingenieurgesellschaft Setzpfandt
GmbH & Co.KG, Wernigerode
Matthäi Bauunternehmen GmbH & Co.KG, Magdeburg
VIP Magdeburg

Gestaltung: agentur kartinka, Frau I. Glöckner
Ingenieurgesellschaft Setzpfandt, Frau S. Torke

Druck: Druckerei Fehldruck

