

Besprechung zur B 111 Neubau der Ortsumgehung Wolgast

Niederschrift

Datum:	:	09.06.2011
Uhrzeit	:	10:00 bis 11:30Uhr
Ort	:	Amt für Raumordnung und Landesplanung Vorpommern, Greifswald, Am Gorzberg 14
Teilnehmer:	:	Planungsbehörde: Herr Steeger DEGES: Herr Schönherr, Frau Rössel

Inhalt

Veranlassung

Die Ortsumgehung Wolgast im Zuge der B 111 ist für Mecklenburg-Vorpommern eines der verkehrlich und auch baulich herausragenden Straßenprojekte. Das Land Mecklenburg-Vorpommern hat die weitere Planung der OU Wolgast der DEGES, Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und bau GmbH übertragen. In Vorbereitung des Plangenehmigungsverfahrens werden die Planunterlagen derzeit durch die DEGES unter Berücksichtigung aktuellster Erfordernisse überarbeitet.

Gegenstand der Besprechung waren Abstimmungen hinsichtlich der Zulässigkeit von Anpassungen der Trassenlage innerhalb des Korridors der bestätigten Linie S1a unter Beibehaltung der raumordnerischen Ziele

Herr Schönherr (Projektleiter DEGES GmbH) stellte das Projekt im Detail vor und gab inhaltliche **Erläuterungen zum Planungsverlauf am Bauwerk 5 – Peenestromquerung** –

Die geplante Ortsumgehung Wolgast im Zuge der Bundesstraße B 111 in Wolgast umgeht in dem durch die Linienbestimmung bestätigten Korridor die Wolgaster Altstadt im Süden und quert den Peenestrom, der die Insel Usedom hier vom Festland trennt, zwischen der Peenewerft und dem Wolgaster Südhafen.

Entscheidend für den Trassenverlauf der Ortsumgehung ist die Überbrückung des Peenestromes (Bauwerk Nr. 5). Durch diverse Planungsparameter, die erst nach der Linienbestimmung bekannt wurden, haben sich wichtige Randbedingungen für das Bauwerk Nr. 5 geändert und daraus ableitend wurde die Trassenlage innerhalb des Korridors der bestätigten Linie S1a angepasst. Hierzu wurden der Planungsbehörde textliche Begründungen zum Planungsablauf und eine Übersichtskarte übergeben (s. Anlage Tischvorlage).

Aus Sicht der Planungsbehörde (Hr. Steeger) stellt der angepasste Trassenverlauf eine zulässige Optimierung dar, da die Raumordnungsziele vollumfänglich Berücksichtigung fanden.

Die angepasste Trassenführung berücksichtigt dabei auch naturschutzfachliche, insbesondere artenschutzrechtliche Belange in besonderer Weise. Weitere Optimierungen sind im Bereich der Pfeilerstandorte geplant, um die gesetzlich begründeten Bagatellschwellengrenzwerte für den Verlust von FFH-Lebensraumtypen einzuhalten.

Im Ergebnis kann der Planungsprozess auf dieser Basis fortgesetzt werden.

Aufgestellt: 14.06.2011

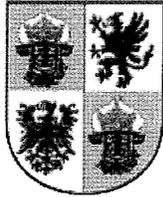
Gesehen

gez. i. A. Dr. K. Rössel

gez. i. A. Dipl.-Ing. Schönherr

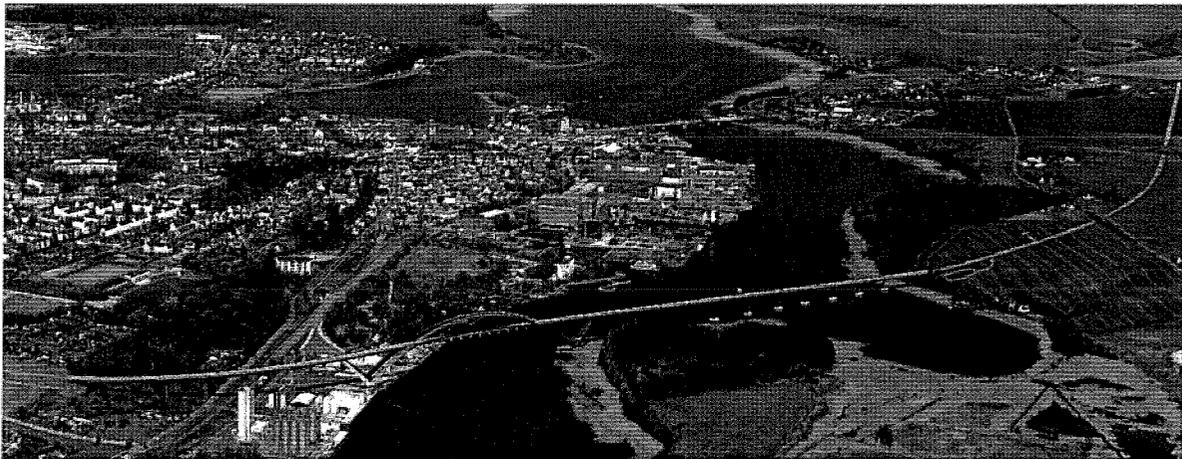
Verteiler: Teilnehmer (s. Teilnehmerliste),

BDC, Herr Schmidt



Mecklenburg-
Vorpommern

○ Projekt: B111, Ortsumgehung Wolgast



○ Tischvorlage zum Termin am 09.06.2011

Erläuterungen zum Planungsverlauf am Bauwerk 5 – Peenestromquerung –

Die geplante Ortsumgehung Wolgast im Zuge der Bundesstraße B 111 in Wolgast umgeht in dem durch die Linienbestimmung bestätigten Korridor die Wolgaster Altstadt im Süden und quert den Peenestrom, der die Insel Usedom hier vom Festland trennt, zwischen der Peenewerft und dem Wolgaster Südhafen. Entscheidend für den Trassenverlauf der Ortsumgehung ist die Überbrückung des Peenestromes (Bauwerk Nr. 5). Durch diverse Planungsparameter, die erst nach der Linienbestimmung nach und nach bekannt wurden, haben sich wichtige Randbedingungen für das Bauwerk Nr. 5 geändert und daraus ableitend wurde die Trassenlage innerhalb des Korridors der bestätigten Linie S1a angepasst.

Der Planungsverlauf beginnt mit der im Rahmen der Linienbestimmung bestätigten Variante S1a. Bezüglich der zuvor erfolgten Untersuchungen, bei denen in verschiedenen Trassen neben Hochbrücken auch Klappbrücken und Tunnel untersucht wurden, wird auf die Vorplanung zur Linienbestimmung verwiesen. Die in der Achse S1A als Vorzugslösung für die Peenestromquerung ausgewiesene Brückenvariante hatte eine Länge von 1.336 m und eine maximale Einzelstützweite von 150 m. Der Überbau war im Bereich der Hauptöffnung als gevouteter Stahlverbund-Hohlkasten vorgesehen.

Die inhaltliche Umsetzung der Stellungnahmen zur Linienbestimmung führte im Juni 2006 über einen Variantenvergleich zur Modifizierung der Achse S1A in Form der Achse 14. Aufgrund des ungünstigeren Kreuzungswinkels mit dem Fahrwasser ergab sich die Notwendigkeit, die Stützweite im Hauptfeld auf ca. 190 m zu vergrößern. Außerdem bedingten flachere Rampenneigungen und eine größere Lichte Höhe über dem Fahrwasser eine Verlängerung des Bauwerks. Aus Gründen des Umweltschutzes wurde das unten liegende Tragwerk jedoch beibehalten (gevouteter Balken mit orthotroper Platte).

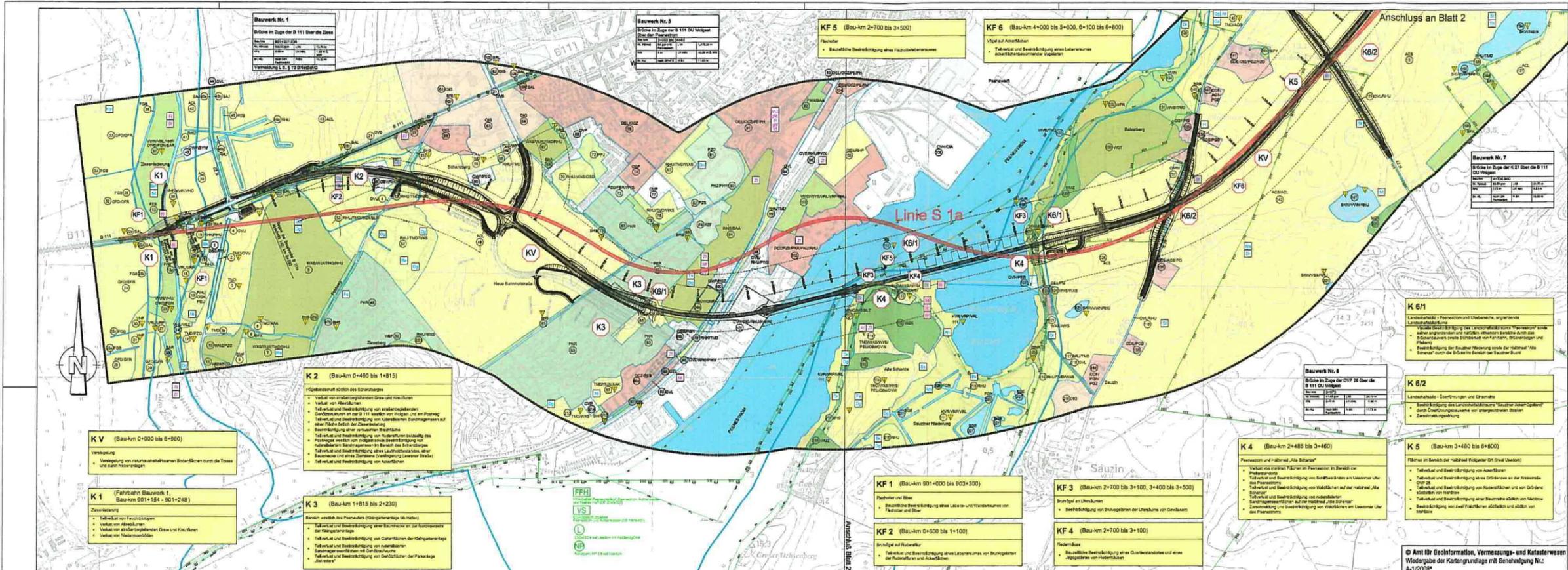
Mit Schreiben des WSA Stralsund vom 10.08.2006 wurde die Straßenbauverwaltung über umfangreiche Ausbauabsichten im betreffenden Planungsraum unterrichtet (Verbreiterung und Vertiefung des Fahrwassers nördlich der Tonne PN 58). Weiterhin wurden auch durch die Peenewerft bis dato nicht bekannte Erweiterungsabsichten am südlichen Rand des Werftgeländes mitgeteilt (Dockneubau). Diese veränderten Randbedingungen erforderten eine weitere Vergrößerung des Hauptfeldes, wodurch ein unten liegendes Tragwerk aus wirtschaftlichen und gestalterischen Gründen fragwürdig wurde. Alternativ betrachtete Bauwerke mit oben liegendem Tragwerk wurden jedoch als nicht FFH-verträglich eingeschätzt. Zudem waren die Brückenpfeiler in dieser Achse bei Ausdockvorgängen der Werft stark anprallgefährdet.

Fortgesetzt wurden daher die Planungen mit in südlicher Richtung verschobenen Achsen, wobei darauf geachtet wurde, dass diese den linienbestimmten Korridor der Achse S1a nicht verließen. Das Fahrwasser hat südlich der Tonne PN 58 eine ausgewiesene Breite von nur 40 m. Umfangreiche Variantenuntersuchungen führten hier zur aktuellen Achse 26. Wie in der Achse S1a war das Tragwerk der Hauptöffnung zunächst als gevouteter Stahlverbund-Hohlkasten mit einer Stützweite von maximal 150 m vorgesehen. In Abstimmung mit dem WSA, der Hafengesellschaft und den Hafenanliegern erfolgten Variantenuntersuchungen zur optimalen Anordnung der Hauptöffnung. Ein von allen Beteiligten akzeptierter Standort für den Stropfweiler konnte dabei nicht gefunden werden.

Durch das WSA wurde deshalb gefordert, auf den Stropfweiler gänzlich zu verzichten. Auf Grundlage einer computergestützten Simulation zu Schiffsbewegungen auf dem Peenestrom in der Achse 26 wurden vom WSA später Wasserflächen fixiert, die von jeglicher Bebauung freizuhalten sind. Diese Forderung des WSA erfasst die gesamte Wasserfläche zwischen dem Ufer auf der Festlandseite (Westen) und der Uferzone an der Alten Schanze (Insel Usedom). Gemessen in der Brückenachse hat dieser Bereich eine Länge von ca. 264 m. Außerdem wird darin ein 180 m breiter Manövrierraum gefordert, in dem eine lichte Höhe von 42 m einzuhalten ist. Daraus ergab sich die Aufgabenstellung, das Bauwerk den geforderten Schifffahrtsbelangen anzupassen. Während unter Berücksichtigung der Vogelzugproblematik bei den ca. 150 m weit gespannten Bauwerken vorzugsweise Systeme mit unten liegenden Tragwerken betrachtet werden konnten, war diese Einschränkung unter den aktuellen Randbedingungen nicht mehr aufrechtzuerhalten.

Im Rahmen von Variantenuntersuchungen wurden Balkentragwerke (Variante A1-A4), Bogentragwerke (B1-B5) und abgespannte Tragwerke (C1-C4) gegenübergestellt. Unter Einbeziehung aller Fachbereiche insbesondere der Umweltplanung wurde ein 340 m weit gespannter Bogen mit angehängter Fahrbahn (Variante B1) als Vorzugsvariante für das Tragwerk der Hauptöffnung herausgearbeitet. Wesentliche Vorteile dieser Konstruktion sind der geringe Verbau des Vogelzugkorridors und die vergleichsweise klare Kontur, wodurch das Vogelschlagrisiko gegenüber anderen Varianten minimiert wird. Die Kartierung der Flughöhe von Wasservögeln (insbesondere Gänsen) im Bereich des Brückenbauwerks zeigte, dass nur ein sehr geringer Prozentsatz den von der Variante B1 verbauten Luftraum nutzt.

Parallel wurden Ende 2007 auch erste Baugrunderkundungen an ausgewählten Gründungsstandorten für die Variante B1 ausgeführt. Gemäß dieser Baugrundvoruntersuchung muss, im Gegensatz zu früheren Annahmen, für sämtliche Unterbauten von Tiefgründungen ausgegangen werden. Insbesondere im Bereich der Halbinsel „Alte Schanze“ und in der Sauziner Bucht müssen Pfahlgründungen sehr wahrscheinlich in Kreideböden abgesetzt werden. Diese Erkenntnisse sowie statische Vorbetrachtungen und die Vorprüfung der REUnterlage führten dann zu dem aktuellen Planungsstand, der einen ca. 335 m weit gespannten stählernen Bogen für das Hauptfeld vorsieht.



Bauwerk Nr. 1
 Bäume in Zuge der B 111 über die Straße
 Datum: 12.02.2008
 Maßstab: 1:1000
 Blatt: B 111
 Vermaßung: L 6, 17 B 20/20

Bauwerk Nr. 2
 Bäume in Zuge der B 111 über die Straße
 Datum: 12.02.2008
 Maßstab: 1:1000
 Blatt: B 111
 Vermaßung: L 6, 17 B 20/20

KF 5 (Bau-km 2+700 bis 3+500)
 Planer: ...
 Bauweise: ...

KF 6 (Bau-km 4+000 bis 5+000, 6+100 bis 6+800)
 Planer: ...
 Bauweise: ...

Bauwerk Nr. 7
 Bäume in Zuge der K 1, 2 über die B 111
 Datum: 12.02.2008
 Maßstab: 1:1000
 Blatt: B 111
 Vermaßung: L 6, 17 B 20/20

Bauwerk Nr. 8
 Bäume in Zuge der DVP 28 über die B 111
 Datum: 12.02.2008
 Maßstab: 1:1000
 Blatt: B 111
 Vermaßung: L 6, 17 B 20/20

Arien der FFH-Richtlinie, Anhang IV und ausgewählte Brutvogelarten

Brutgebiet	Art	Art
...

Lebensräume ausgewählter Tierarten, z. B.

Lebensraum	Art
...	...

KV (Bau-km 0+000 bis 0+000)

Vermaßung: ...

Bestandsübersicht

Objekt	Datum	Zustand
...

ARGE B 111 OU Wolgast

Land Mecklenburg-Vorpommern

B 111 Ortsumgebung Wolgast

Umfang: Nr. 12.1
 Blatt Nr. 1
 Maßstab: 1:5000

Wälder (W)

W1	Baumfälliger Bestand
W2	Baumfälliger Bestand
W3	Baumfälliger Bestand
W4	Baumfälliger Bestand
W5	Baumfälliger Bestand
W6	Baumfälliger Bestand
W7	Baumfälliger Bestand
W8	Baumfälliger Bestand
W9	Baumfälliger Bestand
W10	Baumfälliger Bestand
W11	Baumfälliger Bestand
W12	Baumfälliger Bestand
W13	Baumfälliger Bestand
W14	Baumfälliger Bestand
W15	Baumfälliger Bestand
W16	Baumfälliger Bestand
W17	Baumfälliger Bestand
W18	Baumfälliger Bestand
W19	Baumfälliger Bestand
W20	Baumfälliger Bestand
W21	Baumfälliger Bestand
W22	Baumfälliger Bestand
W23	Baumfälliger Bestand
W24	Baumfälliger Bestand
W25	Baumfälliger Bestand
W26	Baumfälliger Bestand
W27	Baumfälliger Bestand
W28	Baumfälliger Bestand
W29	Baumfälliger Bestand
W30	Baumfälliger Bestand
W31	Baumfälliger Bestand
W32	Baumfälliger Bestand
W33	Baumfälliger Bestand
W34	Baumfälliger Bestand
W35	Baumfälliger Bestand
W36	Baumfälliger Bestand
W37	Baumfälliger Bestand
W38	Baumfälliger Bestand
W39	Baumfälliger Bestand
W40	Baumfälliger Bestand
W41	Baumfälliger Bestand
W42	Baumfälliger Bestand
W43	Baumfälliger Bestand
W44	Baumfälliger Bestand
W45	Baumfälliger Bestand
W46	Baumfälliger Bestand
W47	Baumfälliger Bestand
W48	Baumfälliger Bestand
W49	Baumfälliger Bestand
W50	Baumfälliger Bestand

Feldgehölze, Alleen und Baumreihen (B)

B1	Feldgehölz
B2	Feldgehölz
B3	Feldgehölz
B4	Feldgehölz
B5	Feldgehölz
B6	Feldgehölz
B7	Feldgehölz
B8	Feldgehölz
B9	Feldgehölz
B10	Feldgehölz
B11	Feldgehölz
B12	Feldgehölz
B13	Feldgehölz
B14	Feldgehölz
B15	Feldgehölz
B16	Feldgehölz
B17	Feldgehölz
B18	Feldgehölz
B19	Feldgehölz
B20	Feldgehölz
B21	Feldgehölz
B22	Feldgehölz
B23	Feldgehölz
B24	Feldgehölz
B25	Feldgehölz
B26	Feldgehölz
B27	Feldgehölz
B28	Feldgehölz
B29	Feldgehölz
B30	Feldgehölz
B31	Feldgehölz
B32	Feldgehölz
B33	Feldgehölz
B34	Feldgehölz
B35	Feldgehölz
B36	Feldgehölz
B37	Feldgehölz
B38	Feldgehölz
B39	Feldgehölz
B40	Feldgehölz
B41	Feldgehölz
B42	Feldgehölz
B43	Feldgehölz
B44	Feldgehölz
B45	Feldgehölz
B46	Feldgehölz
B47	Feldgehölz
B48	Feldgehölz
B49	Feldgehölz
B50	Feldgehölz

Waldtüte Biotope der autophagen Moore, Sümpfe und Ufer (V)

V1	Röhricht
V2	Röhricht
V3	Röhricht
V4	Röhricht
V5	Röhricht
V6	Röhricht
V7	Röhricht
V8	Röhricht
V9	Röhricht
V10	Röhricht
V11	Röhricht
V12	Röhricht
V13	Röhricht
V14	Röhricht
V15	Röhricht
V16	Röhricht
V17	Röhricht
V18	Röhricht
V19	Röhricht
V20	Röhricht
V21	Röhricht
V22	Röhricht
V23	Röhricht
V24	Röhricht
V25	Röhricht
V26	Röhricht
V27	Röhricht
V28	Röhricht
V29	Röhricht
V30	Röhricht
V31	Röhricht
V32	Röhricht
V33	Röhricht
V34	Röhricht
V35	Röhricht
V36	Röhricht
V37	Röhricht
V38	Röhricht
V39	Röhricht
V40	Röhricht
V41	Röhricht
V42	Röhricht
V43	Röhricht
V44	Röhricht
V45	Röhricht
V46	Röhricht
V47	Röhricht
V48	Röhricht
V49	Röhricht
V50	Röhricht

Stadensäume, Ruderalflächen und Trüffeln (R)

R1	Ruderalfläche
R2	Ruderalfläche
R3	Ruderalfläche
R4	Ruderalfläche
R5	Ruderalfläche
R6	Ruderalfläche
R7	Ruderalfläche
R8	Ruderalfläche
R9	Ruderalfläche
R10	Ruderalfläche
R11	Ruderalfläche
R12	Ruderalfläche
R13	Ruderalfläche
R14	Ruderalfläche
R15	Ruderalfläche
R16	Ruderalfläche
R17	Ruderalfläche
R18	Ruderalfläche
R19	Ruderalfläche
R20	Ruderalfläche
R21	Ruderalfläche
R22	Ruderalfläche
R23	Ruderalfläche
R24	Ruderalfläche
R25	Ruderalfläche
R26	Ruderalfläche
R27	Ruderalfläche
R28	Ruderalfläche
R29	Ruderalfläche
R30	Ruderalfläche
R31	Ruderalfläche
R32	Ruderalfläche
R33	Ruderalfläche
R34	Ruderalfläche
R35	Ruderalfläche
R36	Ruderalfläche
R37	Ruderalfläche
R38	Ruderalfläche
R39	Ruderalfläche
R40	Ruderalfläche
R41	Ruderalfläche
R42	Ruderalfläche
R43	Ruderalfläche
R44	Ruderalfläche
R45	Ruderalfläche
R46	Ruderalfläche
R47	Ruderalfläche
R48	Ruderalfläche
R49	Ruderalfläche
R50	Ruderalfläche

Grünanlagen der Siedlungsgebiete (P)

P1	Grünanlage
P2	Grünanlage
P3	Grünanlage
P4	Grünanlage
P5	Grünanlage
P6	Grünanlage
P7	Grünanlage
P8	Grünanlage
P9	Grünanlage
P10	Grünanlage
P11	Grünanlage
P12	Grünanlage
P13	Grünanlage
P14	Grünanlage
P15	Grünanlage
P16	Grünanlage
P17	Grünanlage
P18	Grünanlage
P19	Grünanlage
P20	Grünanlage
P21	Grünanlage
P22	Grünanlage
P23	Grünanlage
P24	Grünanlage
P25	Grünanlage
P26	Grünanlage
P27	Grünanlage
P28	Grünanlage
P29	Grünanlage
P30	Grünanlage
P31	Grünanlage
P32	Grünanlage
P33	Grünanlage
P34	Grünanlage
P35	Grünanlage
P36	Grünanlage
P37	Grünanlage
P38	Grünanlage
P39	Grünanlage
P40	Grünanlage
P41	Grünanlage
P42	Grünanlage
P43	Grünanlage
P44	Grünanlage
P45	Grünanlage
P46	Grünanlage
P47	Grünanlage
P48	Grünanlage
P49	Grünanlage
P50	Grünanlage

Biotope der Siedlungs-, Verkehrs- und Industrieflächen (D)

D1	Biotope
D2	Biotope
D3	Biotope
D4	Biotope
D5	Biotope
D6	Biotope
D7	Biotope
D8	Biotope
D9	Biotope
D10	Biotope
D11	Biotope
D12	Biotope
D13	Biotope
D14	Biotope
D15	Biotope
D16	Biotope
D17	Biotope
D18	Biotope
D19	Biotope
D20	Biotope
D21	Biotope
D22	Biotope
D23	Biotope
D24	Biotope
D25	Biotope
D26	Biotope
D27	Biotope
D28	Biotope
D29	Biotope
D30	Biotope
D31	Biotope
D32	Biotope
D33	Biotope
D34	Biotope
D35	Biotope
D36	Biotope
D37	Biotope
D38	Biotope
D39	Biotope
D40	Biotope
D41	Biotope
D42	Biotope
D43	Biotope
D44	Biotope
D45	Biotope
D46	Biotope
D47	Biotope
D48	Biotope
D49	Biotope
D50	Biotope

Legendenstellung der IFC und NCI

IFC	...
NCI	...

