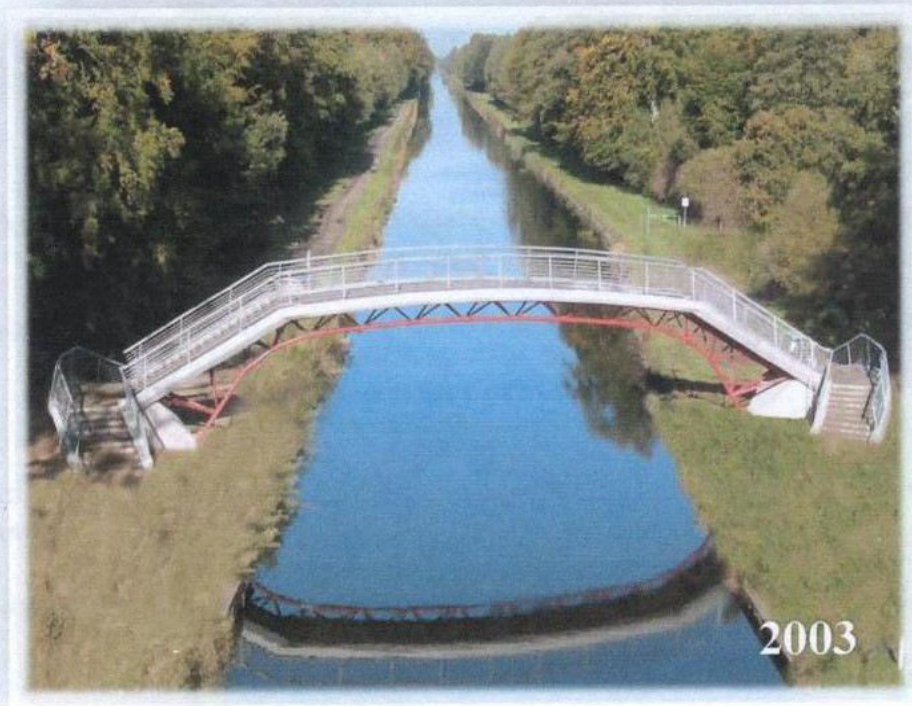


# Die Gaartzer Brücke

Natur erleben

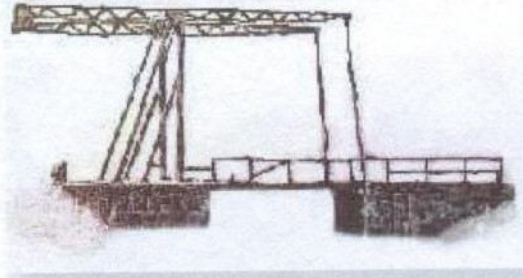


**Es erfolgte der Neubau einer Geh- und Radwegbrücke nach DIN 1072 mittels 1-feldrigem Stahlverbundtragwerk, bestehend aus einem Stahlrohrfachwerk mit aufgelagerter Stahlbeton verbundplatte.**

**Diese Rahmenbrücke hat folgende Hauptparameter:**

<b>Stützweite:</b>	24 m gemessen in der Achse des Gaartzer Dammes
<b>Querschnitt auf Bauwerk:</b>	2,50 m zwischen den Geländern
<b>Lichte Höhe:</b>	4,20 m über der Störwasserstraße
<b>Breite Lichtraumprofil:</b>	15,50 m (schief 16,08 m)
<b>Gründung:</b>	Ortbetongründungspfähle 2 Stück je Widerlager 0,60 m Durchmesser, 9 m lang
<b>Widerlager:</b>	Herstellung in Form von Massenbeton ohne Flügel als Endauflager (Einspannung des Überbaus)
<b>Stahlrohrfachwerk:</b>	die Ober- und Untergurte sind durch Rohrmuffen im Widerlager eingespannt Ober- und Untergurte $\varnothing$ 159 x 10 mm Fachwerkstreben $\varnothing$ 76,1 x 8 mm
<b>Treppenanlagen:</b>	sind jeweils hinter den Widerlagern durch Raumfugen getrennt separat flach gegründet. Die Ansichtsflächen der Treppenanlage sind geländeseitig bis zur Gesimskante mit Natursteinmauerwerk verblendet. Die Trittstufen der Treppenanlagen sind als Fertigteil aus Beton gefertigt.
<b>Überbau:</b>	besteht aus dem Rohrfachwerk aus Stahl und der mit diesem in Verbund stehenden, insgesamt 16 cm dicken Stahlbetonplatte. Die Abdichtung der Tragkonstruktion (Stahlverbundplatte) erfolgte mittels Bitumenschweißbahndichtung.

## Aus der Geschichte der Gaartzer Brücke



Der 1837 fertiggestellte Störkanal erforderte den Bau mehrerer Brücken, um die wichtigsten Wegeverbindungen auch weiterhin voll nutzen zu können.

Die Gaartzer Brücke, über den Störkanal führend, war einst die kürzeste Verbindung zwischen den Orten Jamel und Bahlenhüschchen.

Diese Brücke war eine der entstandenen Brücken, zunächst aus Holz und wurde 1931 durch eine stabile Eisenkonstruktion ersetzt. Sie mussten vor dem Passieren der Schiffe durch die Schiffsleute per Hand mittels einer Winde hochgekurbelt werden.

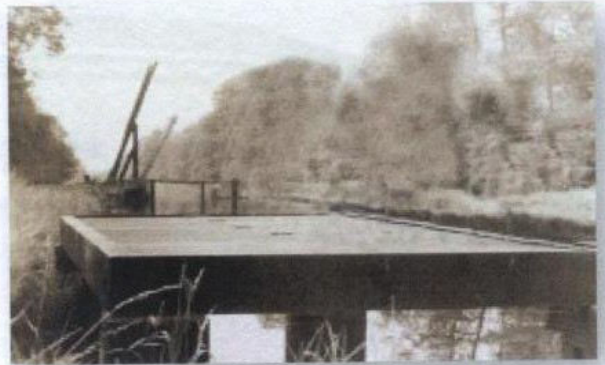
Die am km 6,9 der Störwasserstraße errichtete Brücke wurde nach Kriegsende 1945 in das Netz der als Panzermarschstraßen genutzten Waldwege der Lewitz einbezogen. Bei einer der zahlreichen Militärübungen der damaligen sowjetischen Streitkräfte wurde die Brücke durch einen Panzer stark beschädigt, so dass eine spätere Demontage der Brückenkonstruktion notwendig wurde. 1995 wurden im Rahmen von Sanierungsmaßnahmen der Bundeswasserstraße durch das Wasser- und Schifffahrtsamt Lauenburg die übriggebliebenen Brückenwiderlager entfernt.

Seit dieser Zeit deutete nichts mehr auf das Bestehen einer ehemaligen Brücke am km 69 der Störwasserstraße im Verlauf des Gaartzer Dammes in der Lewitz hin.

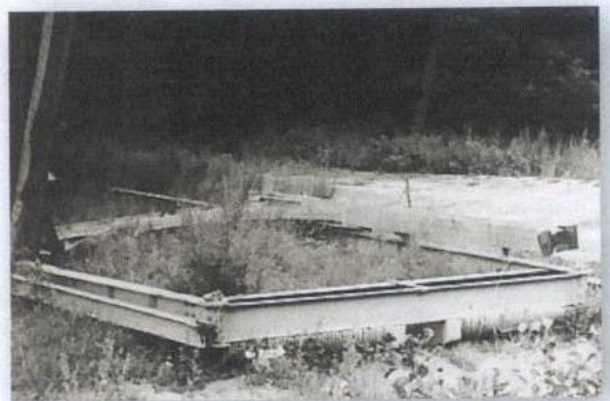
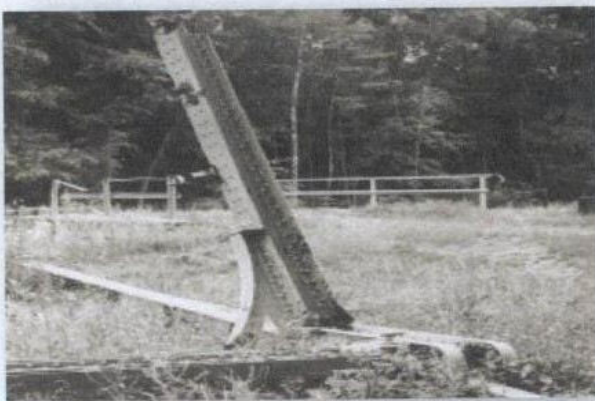
Lage der Gaartzer Brücke am Störkanal



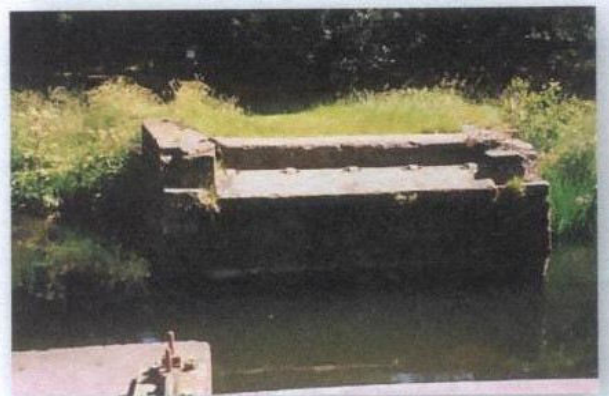
**Die beiden Fotos zeigen die Gaartzer Brücke noch im Jahr 1979.**



**Nach eine Havarie eines Panzers mit der Brücke in den 70er Jahren wurde die Stahlkonstruktion abmontiert und auf dem östlichen Ufer bis zur Verschrottung gelagert.**



**Anfang 1995 wurden durch das Wasser- und Schifffahrtsamt Lauenburg die übriggebliebenen und schon sehr zerfallenen Brückenwiderlager beseitigt.**



# Eine neue Gaartzer Brücke entsteht

April - Oktober 2003

Baubeginn der Brückenarbeiten - April 2003



Bauarbeiten an den Widerlagern der geplanten Brücke



Die 9 m langen Oberflächengründungspfähle sind eingebracht



Viele Meter Bewehrungsstahl werden verarbeitet



In der Werkstatt der Hydrotechnik Schlestein GmbH wird die Stahlrohrkonstruktion der Brücke angefertigt



Am 27. Juli wird die Stahlrohr-Unterkonstruktion in die fertiggestellten Widerlager eingesetzt



Noch eingeschalt, lässt sich die Grösse der Brücke aber schon erahnen



Den Bauarbeitern bietet sich nun ein schöner Blick auf den Störkanal



## **Gaartzer Brücke öffnet Touristenweg über die Stör**

In den zurückliegenden zehn Jahren wurden durch die amtsangehörigen Gemeinden des Amtes Banzkow (Banzkow, Goldenstädt, Plate und Sukow) maßgebliche Anstrengungen unternommen, das regionale Radwegenetz so auszubauen, dass das heutige Landschaftsschutzgebiet „Lewitz“ als touristisch reizvolle Region für Fußgänger und Radwanderer wieder zugänglich gemacht wurde. Die wieder geschaffene Überquerungsmöglichkeit der Störwasserstraße wird ergänzen zur Erschließung der Lewitz und Erhöhung der touristischen Vielfalt beitragen.



Mit dem Neubau der Fußgänger und Radwegbrücke werden die alten Wegebezüge im Verlauf des Gaartzer Dammes wieder hergestellt und die über den Störkanal führende kürzeste Verbindung zwischen Jamel und Bahlenhüschchen ermöglicht. Mit der Verkehrsfreigabe der Brücke wird eine touristisch reizvolle Region für Fußgänger und Radwanderer wieder zugänglich. Gleichzeitig werden die beiden bestehenden Radwegnetze zu beiden Seiten der Störwasserstraße wieder verbunden.

### **Mit dem Fahrrad auf Tour**



Die Umgebung unserer Amtsgemeinden Plate, Banzkow, Goldenstädt und Sukow eignet sich besonders auf Grund der hervorragenden Naturlandschaften, vor allem auch wegen der geringen Höhenunterschiede ganz besonders für den Radtourismus als landschaftsgebundene Erholungsform. In den letzten Jahren gab es vielfältige Initiativen zum Ausbau und Beschilderung von Radwegen. Mehr und mehr wird auch daran gearbeitet, amts- und kreisübergreifend Radwanderwege qualitativ und quantitativ so zu verbessern, um dem „Radler“ die Möglichkeit zu geben, in familienfreundlichen Tages- bzw. Halbtagestouren zu den touristischen Sehens- würdigkeiten und den schönen Landschaftsteilen in unserer Umgebung und im Land Mecklenburg-Vorpommern, vor allem ungestört vom Strassenverkehr, zu gelangen.

Hierbei ist besonders zu erwähnen, das sich die Radfahrer nach Suche von aktiver Erholung in Natur und Landschaft gegenüber dem motorisierten Tourismus ausgesprochen umweltschonend verhalten.