

Straßenbau: Kein Haus muss weg

Für die Verbreiterung der Crivitzer Chaussee auf vier Spuren ist ausreichend Platz vorhanden – sagen die Planer

Muess:

Die Bauarbeiten an der Crivitzer Chaussee zwischen Zippendorf und Mueß bewegen viele Schweriner und Pendler. Nach dem Absacken von Teilen der A 20 bei Tribsees wird immer wieder die Frage gestellt: Wird in Schwerin der Baugrund den vierspurigen Ausbau der Bundesstraße 321 tragen? Und reicht der Platz zwischen Tankstelle und Wohnhäusern für so eine breite Straße?

Dr. Thorsten Uhlig, Dezernent im Straßenbauamt Schwerin, kann beruhigen: Die Straße werde allen Anforderungen an einen modernen Autobahnzubringer entsprechen. Und kein einziges Gebäude müsse abgerissen werden. Nur die ohnehin marode Brücke Consrader Weg werde durch einen Neubau ersetzt.

Konkret wird der 2,1 Kilometer lange neue Abschnitt der B 321 zwischen Plater Straße und Stör so aussehen: Die vierspurige Straße wird inklusive Mittelstreifen mit Schutzplanken 18 Meter breit werden.

Der Abschnitt zwischen Plater Straße und Lomonossowstraße bekommt zudem beidseitig Radwege, aber nicht weiter. Ab Kreuzung Mueß müssen Radfahrer später die Alte Crivitzer Landstraße bis Raben Steinfeld nutzen. Die Brücke Consrader Straße wird 2021 abgerissen und durch einen Neubau mit größerer Spannweite ersetzt, der 2022 fertig sein soll.

An Hochbaumaßnahmen gibt es zudem eine rund 60 Meter lange Stützwand am Hang zum Plater Berg sowie Schallschutzwände mit einer Gesamtlänge von 1,2 Kilometern. Sie werden gebaut zwischen Alter Dorfstraße und Tankstelle, zwischen dem Trampelpfad Am Störtal und der Brücke, unterhalb des Schullandheims sowie beidseitig von der Brücke Consrader Weg bis zum Beginn der Störwiesen. Die Höhe der Lärmschutzwände wird vier bis zehn Meter betragen.

Warum im ersten Bauabschnitt, an dem derzeit gearbeitet wird, Pfähle mit rotem Kopf so weit rechts und links neben der Straße im Bruchwald stehen, kann Dr. Uhlig erklären: „Das ist die Baufeldabgrenzung, nicht die Straßenbreite. Wir haben in diesem Bereich sehr schwierigen Baugrund und werden diesen mit so genannten Vorlastschüttungen stabilisieren, mit denen bereits begonnen wurde.“ Die sehen so aus, dass auf den sumpfigen Grund in mehreren Schritten jeweils 50 Zentimeter dicke Kiesschichten auf Geovlies aufgetragen werden. Eine größere Fläche ist nötig, um den Druck abzuleiten. Neu ist bei diesem Verfahren, das bereits beim Bau der Umgehungsstraße eingesetzt wurde, der Einbau von Vertikaldrainage. „Durch das Gewicht der Kiesaufschüttung wird der stark organische Sumpfboden komprimiert und das Wasser herausgedrückt. Das wird durch die Vertikaldrainage abgeleitet“, erklärt der Dezernent des Straßenbauamtes. „Wir arbeiten schichtweise, damit es zu keinem Grundbruch kommt.“ Die Setzung des Bodens werde ständig gemessen und davon abhängig der Zeitpunkt der nächsten Schüttung festgelegt. „Wir rechnen mit Setzungen von bis zu einem Meter“, sagt Dr. Uhlig. Deshalb könne sich diese Phase eineinhalb Jahre hinziehen. Ist der Baugrund fest, wird er durch hunderte so genannte Rüttelstopfsäulen aus Kies und Mörtel zusätzlich stabilisiert. „Die Säulen sind 80 Zentimeter dick und stehen als Raster im Abstand von 1,90 Meter“, ergänzt Sachgebietsleiter Tobias Bremer.

Völlig anders wird indes im zweiten Bauabschnitt in den Störwiesen gearbeitet. Dort ist die Torfschicht nur wenige Meter dick. „Sie wird abgebaggert und durch Kies ersetzt“, kündigt Dr. Uhlig an. Läuft alles planmäßig, könnte der Verkehr 2022 über die fertige Straße rollen.

Bert Schüttpelz