

**Do., 10. Jun. 2010, 18:30 Uhr c. t.:**

**„DONAUBRÜCKE TRAISMAUER“**

Dipl.-Ing. (FH) Michael Broichgans, DOKA, Amstetten

Das Baulos „Großbrücken“ der Donaubrücke Traismauer wird durch zwei voneinander unabhängige Brückentragwerke beschrieben, welche jeweils aus der Vorlandbrücke Süd (330 m), der Strombrücke über die Donau (360 m), sowie der Vorlandbrücke Nord (460 m) bestehen. Die Vorlandbrücken mit Regelspannweiten von 35 m wurden mit „Vorschubrüstung“ hergestellt. Als Sondervorschlag wurde der Querschnitt als vorgespannter, 2-stegiger Plattenbalken ausgeführt.

Die beiden Stropfweiler werden in Ufernähe zwischen zwei Pontons über einer Trägerkonstruktion „hängend“ gefertigt, anschließend zum Pfeilerstandort transportiert und dort im ca. 13 m tiefen Wasser auf den Grund abgesenkt. Im Anschluss daran werden je Pfeiler 48 Bohrpfähle mit einer Länge von ca. 40 m hergestellt.

Die beiden Paralleltragwerke der Strombrücke werden als intern und extern vorgespannte Hohlkastenquerschnitte mit beidseitigen Kragplatten ausgeführt, und werden in der klassischen Freivorbaumethode im Wochentakt errichtet. Dazu werden ausgehend vom Hammerkopf auf beiden Seiten sog. „Vorbauwagen“ montiert, mit denen der abschnittsweise freie Vorbau des Tragwerkes als „Waagebalken“ erfolgt. Die Vorbauwagen sind auskragende Stahlkonstruktionen mit integrierter Schalung (Eigengewicht jeweils ca. 90 t), welche die Betonlasten von etwa 2.200 kN aufnehmen müssen.

Der Vortrag umfasst die Bandbreite der Bau-Fachbereiche Geotechnik, Wasserbau und Brückenbau, aber auch Gerüst- und Schalungsbau. Ebenfalls lässt sich durch den Einsatz von schweren Traggerüsten belegen, dass der Brückenbauingenieur nicht nur die klassischen Fachbereiche aus dem Bau beherrschen muss, sondern auch zwangsweise mit Elementen des Maschinenbaus konfrontiert wird (z. B. hydraulische Antriebe, Maschinenrichtlinie, CE Konformitätserklärung, Risikoanalyse).



**Do., 17. Jun. 2010, 18:30 Uhr c. t.:**

**„FASERVERSTÄRKTE KUNSTSTOFFE FÜR DIE TRAGWERKVERSTÄRKUNG“**

Dipl.-Ing. Dirk Grunewald; S & P Clever Reinforcement GmbH, Kriftel



Im Zuge der Nutzungsdauer von Bauwerken führen zahlreiche Ursachen und Einflüsse dazu, dass die Tragsicherheit oder Gebrauchstauglichkeit nicht mehr gewährleistet ist.

Häufig ist eine Nachverstärkung bestehender Bauwerke erforderlich. In den letzten Jahrzehnten haben sich Verstärkungssysteme mit geklebter Bewehrung aus FRP (Fibre Reinforced Polymer, z. B. CFK-Lamellen) am Markt durchgesetzt. Die rasante technische Entwicklung auf diesem Gebiet hat inzwischen zahlreiche FRP-Systeme hervorgebracht, die Verstärkungsmaßnahmen an Stahlbeton und Spannbetonbauwerken erheblich erleichtern und sehr wirtschaftlich machen. Im

Vortrag werden Ihnen die FRP-Verstärkungssysteme an Beispielen vorgestellt sowie kurz auf Bemessungsmodelle und Vorschriften eingegangen.

**Do., 24. Jun. 2010, 18:30 Uhr c. t.**

**„B15 NEU: REGENSBURG – LANDSHUT-ROSENHEIM,  
BAUABSCHNITT SAALHAUPT – NEUFAHRN  
EINSATZ UNTERSCHIEDLICHER GEOTECHNISCHER MAßNAHMEN –  
EIN ERFAHRUNGSBERICHT“**

Dipl.-Ing. Andreas Appelt, ABDSBY, DS Regensburg  
Sachgebietsleiter Planung Bau Süd

Untergrundverbesserung / Böschungssicherung

Vorschüttung

Rüttelstopf- und CSV-Säulen

Qualifizierte Bodenverbesserung

Erdbetonstützkörper

**FAKULTÄT BAUINGENIEURWESEN**

**VORTAGSREIHE DER  
HOCHSCHULE REGENSBURG  
IM SOMMERSEMESTER 2010**

Veranstaltungsort:  
Hörsaal P130 (1. Stock)  
Prüfener Straße 58  
D-93049 Regensburg

Telefon: +49 (0) 941 943-1200  
Telefax: +49 (0) 941 943-1429  
E-Mail: fb-b@fh-regensburg.de

Anmeldung ist nicht erforderlich!

Falls Sie persönlich in den Verteiler aufgenommen werden möchten, senden Sie uns eine E-Mail oder ein Fax!

Terminänderungen werden im Internet bekannt gegeben unter:  
[www.bau-fhr.de](http://www.bau-fhr.de)

Die Teilnahme an sämtlichen  
Veranstaltungen ist kostenlos!

**Do., 8. Apr. 2010, 18:30 Uhr c. t. im HS P040**

**„INNOVATIVE UND WIRTSCHAFTLICHE VERBAULÖSUNGEN  
MIT GRABENVERBAUSYSTEMEN“**

Dr.-Ing. Bernd Bergschneider,  
Thyssen-Krupp Bauservice GmbH, Hückelhoven

Die Sicherung von Menschenleben ist weltweit sicherlich die größte Verpflichtung für jeden. Trotzdem werden häufig anscheinend unbedeutende Unfallschwerpunkte vernachlässigt, wie z. B. die ausreichende Sicherung von Gräben und Baugruben im Glauben, hier würde schon nichts passieren. Leider arbeiten aber immer noch Arbeiter weltweit in ungesicherten Gräben und Baugruben in der falschen Einschätzung anscheinend standfester Böden, die kollabieren und die Arbeiter lebendig begraben. Hier fehlen häufig auch noch die erforderlichen Vorschriften und Regeln, die die Regierungen von Ländern und Kommunen vorgeben müssen.

Stattdessen sind heutzutage hochmoderne und hocheffiziente Verbausysteme zur Sicherung von Baugruben und Gräben und damit zur Sicherung von Menschenleben in allen Variationen erhältlich. Auch oder insbesondere aus Kostengründen können Verbausysteme in sämtlichen Abmessungen für die unterschiedlichsten Baumaßnahmen und Randbedingungen nicht nur gekauft, sondern vor allen Dingen auch gemietet werden.

Entsprechend wird ein Überblick über herkömmliche Verbaufahrten gegeben, bevor schließlich die Wirkung und Effizienz von den unterschiedlichen Grabenverbausystemen theoretisch erklärt und praktisch anhand weltweiter Baustellen verdeutlicht wird.

Zusätzlich wird eine im Rahmen eines öffentlichen Forschungsvorhabens geförderte Baumaßnahme zum Einbau von aufbereitetem Boden sowie Flüssigboden im Schutz von speziell entwickeltem Verbau vorgestellt.



**Do., 15. Apr. 2010, 18:30 Uhr c. t.**

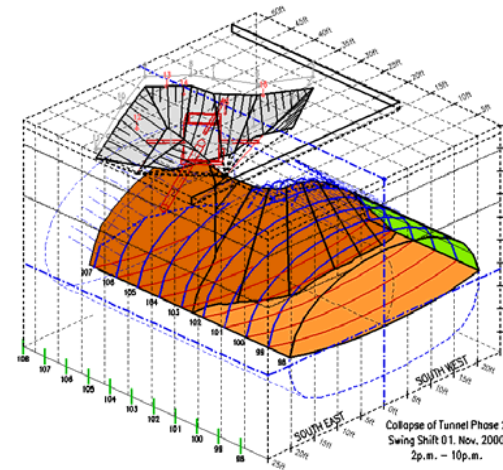
**„UMGANG MIT RISIKEN IM SPEZIALTIEFBAU“**

Dr.-Ing. Ernst-Werner Raabe, GF CDM Consult GmbH, Bochum

Risiken im Tiefbau sind unvermeidlich. Das ergibt sich schon aus dem meist inhomogenen Baustoff „Boden“ in Verbindung mit den begrenzten Erkundungsmöglichkeiten.

Risiken müssen nicht zwangsläufig Schadensfälle bedeuten. Der Umgang mit Risiken ist der Schlüssel für erfolgreichen Tiefbau.

Die Investitionen in sorgfältige und angemessene Erkundungen und eine ausgewogene Risikoverteilung ergibt für alle Beteiligten ein Höchstmaß an Nutzen und Sicherheit. Risikoanalysen vor Ausschreibung rücken in den Blickpunkt. Der Vortrag wird mit 2 Leitbeispielen eröffnet, auf die bei der folgenden Beschreibung von Tiefbau-Risikomerkmale und der Realisierung der Risiken wiederholt eingegangen wird. Ein Beispiel für ein aus der Sicht aller Beteiligten gelungenes Risikomanagement steht am Ende.



**Do., 29. Apr. 2010, 18:30 Uhr c. t.**

**„BIM AN HOCHSCHULEN“**

Dipl.-Ing. (FH) Architekt Bjoern Wittenberg,  
Autodesk Education AEC, München

Studenten von heute sind die Spezialisten von morgen. Autodesk unterstützt mit verschiedenen Programmen Nachwuchskräfte beim Erreichen ihrer beruflichen Ziele und bereitet sie auf ihre zukünftigen Tätigkeiten vor. In diesen Vortrag werden verschiedene Hochschulprojekte vorgestellt, die von Studenten aus dem Bereich der Architektur und des Ingenieurwesens erarbeitet wurden. Anhand der Beispiele werden die Vorteile und der Nutzen einer Zusammenarbeit zwischen den Hochschulen und dem Softwarehaus dargestellt.



**Do., 27. Mai 2010, 18:30 Uhr c. t.:**

**„MODELLSIMULATION WINDUMSTRÖMTER STRUKTUREN  
- EIN BERICHT AUS DER ANGEWANDTEN FORSCHUNG -“**

Dr.-Ing. Stefan Kollmannsberger, Technische Universität München,  
Lehrstuhl für Computation in Engineering

Ein klassisches Beispiel aus dem Bauwesen für windumströmte Strukturen ist die Tacoma Brücke, welche in den 40er Jahren spektakulär versagte. Die unvorteilhafte Zusammenwirkung der Brückenstruktur mit dem Wind (Fluid), war eine der Hauptursachen für das Einstürzen des Brückenbauwerks. Dieses als Fluid-Struktur Wechselwirkung bekannte Phänomen war und ist seit Jahrzehnten Motivation verschiedenster Forschungsarbeiten.

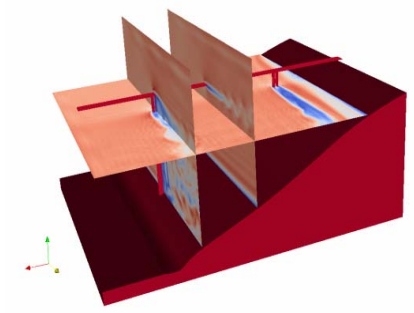
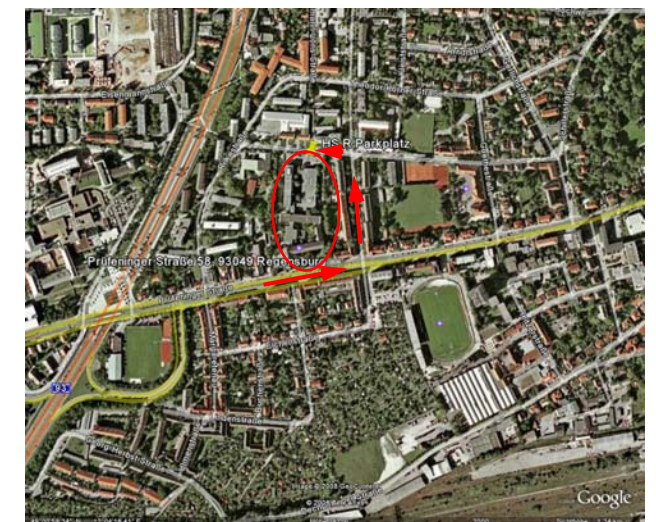


Bild: Viaduc de Millau im Bauzustand: links Wirklichkeit, rechts Simulation

Ziel dieses Vortrages ist es, einen kurzen Überblick zu geben, welche Berechnungsmethoden bis dato entwickelt wurden, welche Vor- und Nachteile diese Methoden besitzen und wo sie eingesetzt werden können.

Lageplan :



Koordinaten Parkplatz HS.R

Breite: 49° 1'5.82" N Länge: 12° 4'13.90" E

Adresse Parkplatz:

Uhlandstraße 19, 93049 Regensburg