

Ackern für den Brückenschlag

Als nächstes großes Bauwerk für die Südumfahrung in Pirna entsteht die Gottleubatalbrücke. Dafür ist viel Vorbereitung nötig.



Geplante Südumfahrung-Brücke übers Gottleubatal: Mit einer Länge von 916 Metern führt sie vom Kohlberg zum Sonnenstein. © Visualisierung: DEGES

Von Thomas Möckel 6 Min. Lesedauer

Die Ausmaße sind riesig: 916 Meter lang, bis zu 70 Meter hoch, 4 000 Tonnen Stahl: Mit einer gigantischen Brücke, die auf schmalen Pfeilern ruht, wird die neue Pirnaer Südumfahrung künftig das Gottleubatal überspannen.

Die Talüberfahrt ist das nächste große Bauwerk, das an der Trasse entsteht. Fachleute arbeiten derzeit an mehreren Stellen, um den Brückenschlag vorzubereiten. Auf dem Gelände hinter den Roten Kasernen an der Rottwerndorfer Straße treiben Spezialisten derzeit die Bohrpfähle für die Brückenpfeiler-Fundamente in den Boden, damit sie später genügend Halt haben. Parallel dazu wird in Kürze eine Baustraße errichtet, damit die Bauleute die Pfeiler-Baustellen im steilen Abschnitt der Viehleite erreichen können. Das Widerlager und die Pfeiler in der Viehleite sowie jene hinter den Roten Kasernen müssen als erste fertig sein, damit dann der eigentliche Brückenbau beginnen kann.

Unterdessen schachten Fachleute auf dem Gelände der ehemaligen Obstplantagen auf dem Sonnenstein den Trasseneinschnitt für die Südumfahrung aus. Auf dem Areal entsteht dann zunächst eine asphaltierte Baustraße, die bis an die obere Hangkante der Viehleite reicht. Die Behelfstraße ist Voraussetzung dafür, um die Brückenteile an ihren Bestimmungsort zu bringen. Die Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH (Deges), Bauherr der Südumfahrung, hatte bereits im letzten Jahr eine Arbeitsgemeinschaft, bestehend aus den Firmen BeMo Tunneling GmbH aus Dortmund und Metrostav aus Prag, mit dem Brückenbau beauftragt. Bei Metrostav in der tschechischen Hauptstadt werden die Stahlelemente für die Brücke zunächst vorgefertigt. Später werden sie über die Autobahn 17 und die B 172 bis auf den Sonnenstein transportiert. Die einzelnen Teile werden dann auf der Behelfsstraße zu größeren Einheiten montiert. Der Stahlbau für die Brücke auf dem Sonnenstein soll noch im Mai beginnen. Sind die größeren Formationen fertig, werden sie mithilfe spezieller Hydrauliktechnik von der Hangkante an der Viehleite aus von Pfeiler zu Pfeiler vorgeschoben. Dabei müssen Abstände bis zu 124 Meter überwunden werden. Laut der Deges soll der Vorschub im Sommer dieses Jahres beginnen. Diese Arbeiten werden weit über ein Jahr dauern, ehe die Brücke auf der anderen Seite des Gottleubatal am Kohlbergtunnel ankommt. Wenn die stählernen Hohlkästen dann auf den Pfeilern aufliegen, werden sie mit einer Betonplatte verschlossen. Danach dichten Fachleute die Randbereiche ab, den Abschluss bildet die Fahrbahndecke aus Gussasphalt. An den Brückenseiten werden zudem Windschutzwände montiert. Die Brücke soll 2021, die Südumfahrung generell 2022 fertig sein.



© Thomas Möckel

An der Südvorstadt entstehen die Pfeiler-Fundamente

Auf dem Gelände hinter den Roten Kasernen an der Rottwerndorfer Straße liegen zahlreiche runde, aus Stahl geflochtene Skelette. Sie bilden die Bewehrung für die Bohrpfähle, die unter den Pfeilern der Gottliebatalbrücke in den Boden getrieben werden. Die Bohrpfähle stabilisieren die Fundamente, weil der Baugrund schwierig ist. Die Anzahl ist verschieden, unter einigen Pfeilern sind bis zu 16 Bohrpfähle nötig. Unter dem höchsten Pfeiler am Fuß der Viehleite, der einmal 70 Meter hoch sein wird, sind bereits sämtliche dieser Stützen im Boden, derzeit arbeiten die Fachleute am Pfeiler daneben. Auf die Bohrpfähle kommen später die sogenannten Pfahlkopfplatten, etwa zehn mal sechs Meter groß, darauf kommen dann die Pfeiler. Die Bohrpfahlarbeiten haben jetzt Priorität, denn die Pfeiler in der Viehleite und hinter den Roten Kasernen müssen als erste fertig sein, damit dann vom Sonnenstein aus die Brücke auf die Pfeiler geschoben werden kann.



© Thomas Möckel

An der B 172 türmen sich riesige Erdhaufen

An der Stelle, an der einmal die Südumfahrung auf die alte B 172 treffen wird, sind riesige Halden aufgeschüttet. Die Lkws, die dort Erde und Steine abladen, wirken darauf fast wie Spielzeugautos. Weil kein Platz mehr für den Aushub der Südumfahrungs-Trasse ist, müssen laut Bauoberleiter Ulrich Gawlas die Erdmassen schleunigst vom Gelände. Priorität hat daher, zunächst die Baustraße und die Einfahrt von der B 172 auf die Baustraße zu bauen, um den Aushub über die öffentlichen Straßen abzutransportieren. Ein Teil der Erdmassen wird aufgearbeitet und wiederverwendet. Allerdings gibt es einen Überschuss von 200 000 Kubikmeter Aushub, der fortgeschafft werden muss – das sind Tausende Lkw-Fuhren. Das Gelände muss frei sein, wenn in Kürze die einzelnen Stahlelemente für die Gottliebatalbrücke, die in Prag vorgefertigt werden, über die Autobahn und die B 172 zum Sonnenstein transportiert werden. In Höhe der Baustelle gilt auf der B 172 derzeit Tempo 70.



© Thomas Möckel

Auf dem Sonnenstein wird der Straßeneinschnitt ausgehoben

Auf dem Gelände der früheren Obstplantagen auf dem Sonnenstein, fast an der Kante zur Viehleite, graben sich Bagger tief ins Erdreich. Etwa zehn Meter tief wird der Einschnitt, durch den später die Südumfahrung verläuft, ehe die Brücke übers Gottleubatal beginnt. Zuvor entsteht an dieser Stelle zunächst eine asphaltierte Baustraße, über die die einzelnen Stahlelemente für die Brücke angeliefert werden. Fachleute schweißen sie vor Ort zu größeren Einheiten zusammen, dann werden sie auf die Pfeiler geschoben.



© Thomas Möckel

Für die Viehleite stehen spezielle Betonlaster bereit

Die Viehleite ist für die Bauleute schwieriges Terrain, weil es wegen der Hanglage steil bergauf geht. In Kürze wird sich eine Baustraße in mehreren Windungen nach oben schlängeln, damit der Beton an die Standorte der Brückenpfeiler transportiert werden kann. Das Problem allerdings: Normale Betonlaster schaffen die Steigung nicht. Daher stehen schon spezielle Lkws bereit, die nur die Hälfte eines üblichen Beton-Transporters fassen und geländegängiger sind. Nahezu ohne Pause werden sie bald hinauf- und hinunterrollen, denn der Beton für die Pfeiler muss unablässig fließen. Die Bauleute arbeiten sich von oben nach unten, zum Schluss verschwindet die Baustraße wieder. Wegen der Arbeiten ist jetzt schon der untere Wanderweg in der Viehleite gesperrt, der Mittelweg bleibt aber weiter offen.



© Thomas Möckel

Am Kohlberg schlagen Tiere ihr Lager auf

Oben auf dem Kohlberg, über dem künftigen Südumfahrung-Tunnel, hat die Deges eine Menge Holz aufschichten und aufstellen lassen. Es dient als Nist- und Brutplatz für Vögel und Insekten. Hinzu kommen neue Nistkästen für Vögel. An der Kohlberg-Westseite erforschen derzeit Archäologen das Terrain. Im November 2019 beginnt an dieser Stelle der Tunnel-Aushub.