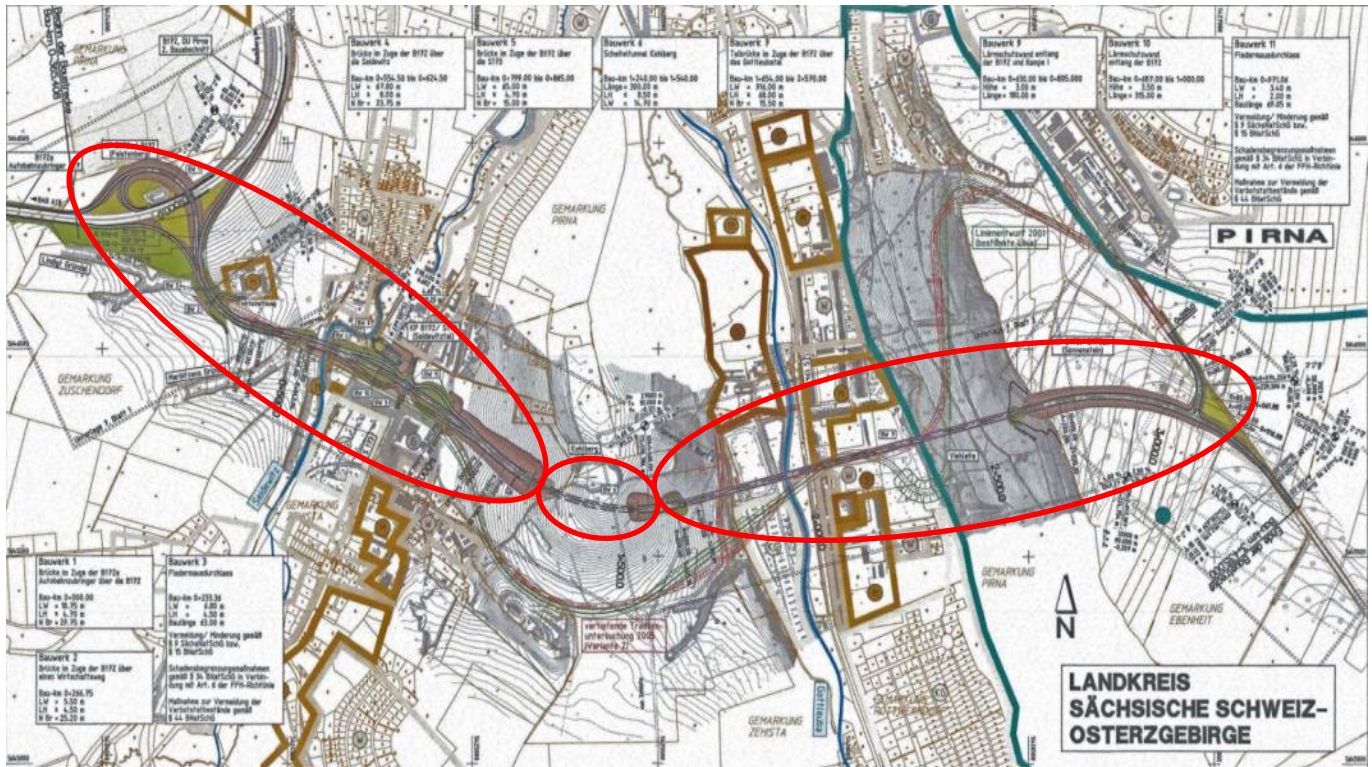


Bürgerinformation / Januar 2025

B 172 Bad Schandau – Dresden, Ortsumgehung Pirna, 3. Bauabschnitt (B 172n)



Baulos 3.1

Baulos 2

Baulos 1

Was gibt es Neues?

Wir wünschen Ihnen ein glückliches und erfolgreiches Jahr 2025.



8. Januar 2025 um 11:23
OU Pirna B172-GLTB-BL1

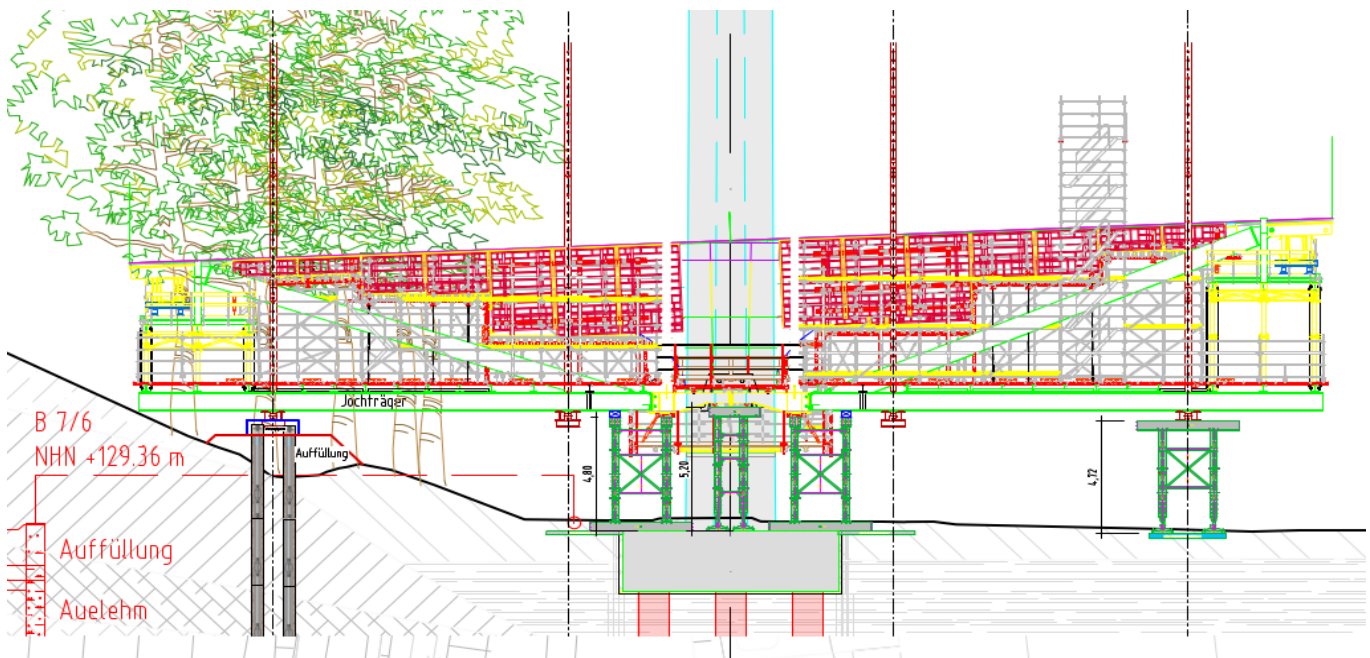
Überbau in Endlage mit Widerlager, Blick vom Kohlberg Foto: EHS

Auch das Jahr 2025 wird wichtige Schritte hin zur Gesamtfertigstellung der Ortsumgehung Pirna bringen. Bereits 2024 wurden wichtige Meilensteine erreicht. Nach dem Versub und dem Abbau des roten Vorbauabschnitts liegt der Überbau der Gottliebbrücke nunmehr abgeseht in seiner Endlage auf den Pfeilern. Zwar werden noch Restarbeiten an den Brückenlagern und der Rückbau aller Seitenführungen und Hilfskonstruktionen erfolgen, doch die Vorbereitung der Flächen für die Grundmontage der Gerüste und der Schalung für die Vouten hat bereits begonnen. Die Herstellung der fünf Voutenpaare in großer Höhe wird uns das ganze Jahr beschäftigen.

Auch im Stahlüberbau der Brücke wird fleißig gearbeitet und die technisch-technologisch äußerst knifflige Bewehrung für den Verbund des Stahlüberbaus mit dem Beton der Vouten und Pfeiler in sehr beengten Verhältnissen eingebaut.

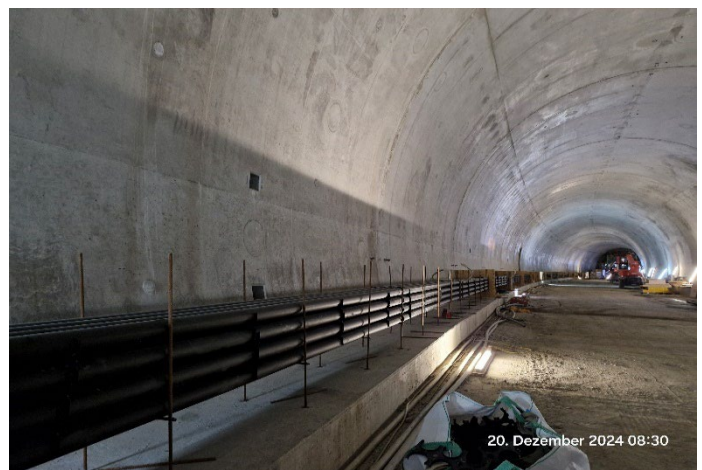
Erst dieser Verbund zwischen dem Stahlüberbau und dem Beton ermöglicht die filigrane Bauweise der Gottleubatalbrücke. Die Straßenbauarbeiten auf dem Sonnenstein beginnen im Frühjahr 2025. Dazu sind Kanalbauarbeiten, die Herstellung von Staubecken sowie Erd- und Asphaltarbeiten erforderlich. Letztlich erfolgt auf dem Sonnenstein auch der Anschluss an die alte B 172 nach Süden in Richtung Königstein und nach Norden bis Pirna Sonnenstein. Dazu wird es verschiedene Bauphasen geben, die auch eine zeitweise Behinderung im Verkehrsfluss verursachen werden. Geplant ist aber, dass eine Behelfsumfahrung ähnlich wie am Knoten Feistenberg eingerichtet wird.

Nachstehend zeigen wir eine Skizze des geplanten Lehrgerüsts mit der Schalung und der integrierten Aussteifung für das Betonieren der Vouten. Dieser komplette Baubehelf wird im Ganzen am Boden montiert und dann mit vier Litzenheberpaaren ca. 60 m nach oben unter den Stahlüberbau gezogen und mit diesem verbunden. Das Lehrgerüst nimmt die Lasten während des Betonierens der Vouten auf.



Achse 30: Gründung, Lehrgerüst, Schalung, Aussteifung der Voutenkonstruktion Plan: ARGE Gottleubatalbrücke

Der Rohbau des Kohlbergtunnels wurde in seinem bergmännischen Teil im vergangenen Jahr fertiggestellt. Derzeit werden noch die fünf Gewölbeflächen für die offene Bauweise und die Tunnelportale hergestellt. Es fehlen noch die Trogbauwerke auf der West- und Ostseite und das Betriebsgebäude sowie das Schadstoff- und das Löschwasserbecken. Anschließend können die Bereiche über dem 50 m langen offen hergestellten Bereich im Westen und beidseitig die Bereiche hinter den Stützwänden verfüllt werden. Der Kohlberg hat dann seine neue Gestalt mit dem Tunnelbauwerk erhalten. Die Straßenbauarbeiten beginnen im Februar



Tunnelrohbau mit Leerrohren

Foto: EHS

2025, zuerst im Tunnel und dann ab Juni 2025 in den Außenbereichen. Hier sind ebenfalls Kanalbauarbeiten, Leerrohrverlegung, Erd- und Asphaltarbeiten erforderlich. Es ist geplant, die Rohbauarbeiten des Tunnels bis Ende Mai und die Restarbeiten (einschließlich Straßenbau) bis Ende 2025 abzuschließen. Danach startet die Innenausstattung der Tunnelröhre. Dazu zählen u. a. die Beleuchtung und alle Sicherheitseinrichtungen, wie z. B. Brandmelder, Löschwasserleitungen, Fluchtwegbeschilderung usw.

Über die Herstellung des Tunnels mit seinen vielen Baubehelfen und riesigen Bewehrungs-, Schal-, Betonier- und Nachbehandlungswagen hatten wir Sie bereits in unser Bürgerinformation im Dezember 2023 informiert. Wir sind Ihnen allerdings noch einige Aufnahmen von den Leistungen im Berginneren schuldig.



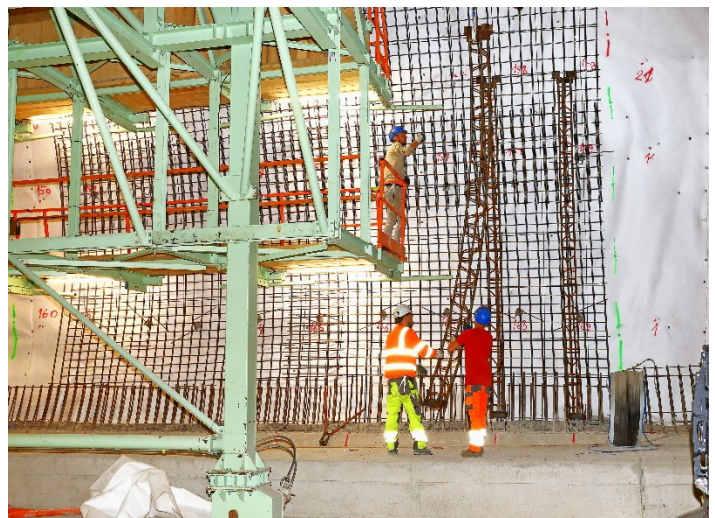
Betonieren eines Gewölbeblocks

Foto: René Legrand

Die Innenschale des Kohlbergtunnels ist im bergmännischen Bereich 50 cm dick und im offenen Bereich 80 cm. Sie wird in 30 Blöcken, jeweils 10 m lang, mit einem PP-Faserbeton betoniert. Etwa 2 kg kleinste Polypropylenfasern pro Kubikmeter Beton schmelzen im Brandfall und bewirken, dass sich im Gefüge des Betons kleine Hohlräume bilden. Diese Hohlräume verhindern ein Platzen und Reißen des Betongefüges. Damit ist der Beton auch im Brandfall in der Lage, seine dauerhafte Stabilität zu erhalten. Betoniert werden die Gewölbeblöcke in einem Stück mit einer Pumpe, die den Beton über viele Stützen von unten nach oben treibt. Verdichtet wird der Beton mit Außenrüttlern, die an der Stahlschalung befestigt sind.

Das zweite wichtige Element für die Tragfähigkeit und Dauerhaftigkeit der Tunnelröhre ist die Bewehrung. Sie wird mit Hilfe eines Bewehrungswagens verlegt. Der Bewehrungswagen dient auch anderen Arbeiten, die zur Vor- und Nachbereitung der Betonflächen im Tunnel erforderlich sind. So wird beispielsweise ein Vlies eingebaut zur Trennung des Spritzbetons vom Konstruktionsbeton.

Die Betonflächen im Tunnel bleiben sichtbar. Sie erhalten im unteren Bereich eine Beschichtung, damit im Winter der Salznebel nicht in die Betonflächen einziehen kann. Kleinere Fehlstellen im Beton (die es immer gibt) werden durch eine spezielle Fachkraft ausgebessert. Es ist jetzt schon zu sehen, dass unser Kohlbergtunnel einen vorbildlichen Sichtbeton hat und ein gutes Beispiel für die Handwerkskunst der Betonbauer darstellt.



Bewehrungsarbeiten am Tunnelblock Foto: René Legrand

Das ist ein gutes Beispiel für die Handwerkskunst der Betonbauer

Über das Projekt

Die DEGES Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH baut namens und im Auftrag der Bundesrepublik Deutschland und des Freistaats Sachsen den 3. Bauabschnitt der B 172n, Ortsumgehung Pirna als Lückenschluss zwischen dem bereits fertiggestellten 2. Bauabschnitt der B 172a und dem Altbestand der B 172 auf der Ebeneheit Sonnenstein südöstlich von Pirna.

Die Länge der Baustrecke beträgt rund 3.800 m von Bau-km 0+365,408 bis 3+435,000.

Der 3. Bauabschnitt der B 172n beginnt am Schnittpunkt mit dem Autobahnzubringer zur A 17 (B 172a) am Knotenpunkt Feistenberg. Am Bauanfang bei Bau-km 0+000 wird die B 172n unter dem bestehenden Autobahnzubringer geführt. Dann verläuft die Trasse zunächst in südlicher Richtung, umfährt das Lindigtgut und fällt mit einer maximalen Längsneigung von 5 % in südöstlicher Richtung in das Seidewitztal ab. Bei Bau-km 0+270 unterfährt die Umgehung einen Wirtschaftsweg mit einem Brückenbauwerk zur Aufrechterhaltung der Wirtschaftswegeverbindung am Lindigtgut. Die Trasse verläuft im weiteren Teilbereich im Wesentlichen geländenah. Das Lindigt-Gründel und das Merbitzens-Gründel werden mit einer Dammschüttung überbrückt. In der Sohle des Einschnitts Lindigt-Gründel entsteht bei Bau-km 0+233 ein Fledermausdurchlass.

Zwischen Bau-km 0+550 und Bau-km 0+625 wird die B 172n in einer Höhe von ca. 6,00 bis 9,00 m über die Seidewitz geführt. Nach Querung des Seidewitztals fällt die Gradienten der Trasse bis etwa Bau-km 0+769 und steigt dann in Richtung Kohlberg wieder an. Die Zehistaer Straße (S 173) wird im Zuge der B 172n überbrückt und ampellos mittels Auf- und Abfahrten sowie einem Kreisverkehr mit der neuen Ortsumgehung verknüpft. Zwischen der S 173 und der Seidewitz entsteht ein Regenrückhaltebecken, das über die S 173 erschlossen wird. Im Bereich der Streuobstwiese am westlichen Kohlberghang bei Bau-km 0+971 wird eine weitere Querungsmöglichkeit insbesondere für Fledermäuse errichtet.

Mit dem Eintritt in das Kohlberggebiet schwenkt die Straße in südöstliche Richtung. Von Bau-km 1+240 bis Bau-km 1+540 wird die Trasse in einem Tunnel geführt. Nach Verlassen des Kohlbergs verläuft die B 172n als Gerade mit einer konstanten Längsneigung von 4 % in östlicher Richtung weiter und quert das Gottleubatal ab Bau-km 1+654 mit einer 916 m langen Talbrücke. Die Talbrücke überspannt auch weite Bereiche der Viehleite und erreicht bei Bau-km 2+600 in einem ca. 11 m tiefen Einschnitt die Hochebene der Sächsischen Schweiz. Am Knotenpunkt Sonnenstein (Bau-km 3+070) mündet die B 172n auf die B 172 alt.

Das Bauprojekt wurde 2017 begonnen und soll 2026 beendet werden.

Die DEGES hat eine Bauoberleitung eingesetzt, die ständig vor Ort ist und die Baustelle betreut. Das Baubüro dafür befindet sich im zweiten Stock der MAN-Vertretung in der Zehistaer Straße 61 in Pirna. Mit Bürgerinformationen dieser Art informiert die DEGES regelmäßig und immer vor Beginn der einzelnen Maßnahmen die Öffentlichkeit.

Die Bürgersprechstunden mit ausführlichen aktuellen Informationen finden jeden letzten Mittwoch eines Monats um 17:00 Uhr im Baubüro statt. Die nächste Sprechstunde wird am 29. Januar 2025 durchgeführt. Thema: Ökologische Maßnahmen beim Bau der OU Pirna. Berichten wird u. a. unser ökologischer Baubegleiter Herr Götz-Hagen Oeser.

Ansprechpartner seitens der DEGES ist Herr Rüdiger Miertschink, Tel. 03591 5498714.

Bauoberleiter ist Herr Ulrich Gawlas von der Ingenieurgemeinschaft EHS / B&K, Tel. 0173 3824485.

Herausgeber:

DEGES Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH, Zimmerstraße 54, 10117 Berlin, Tel. 030 20243-0, info@deg.es.de

Stand: Januar 2025. Änderungen und Irrtümer vorbehalten.