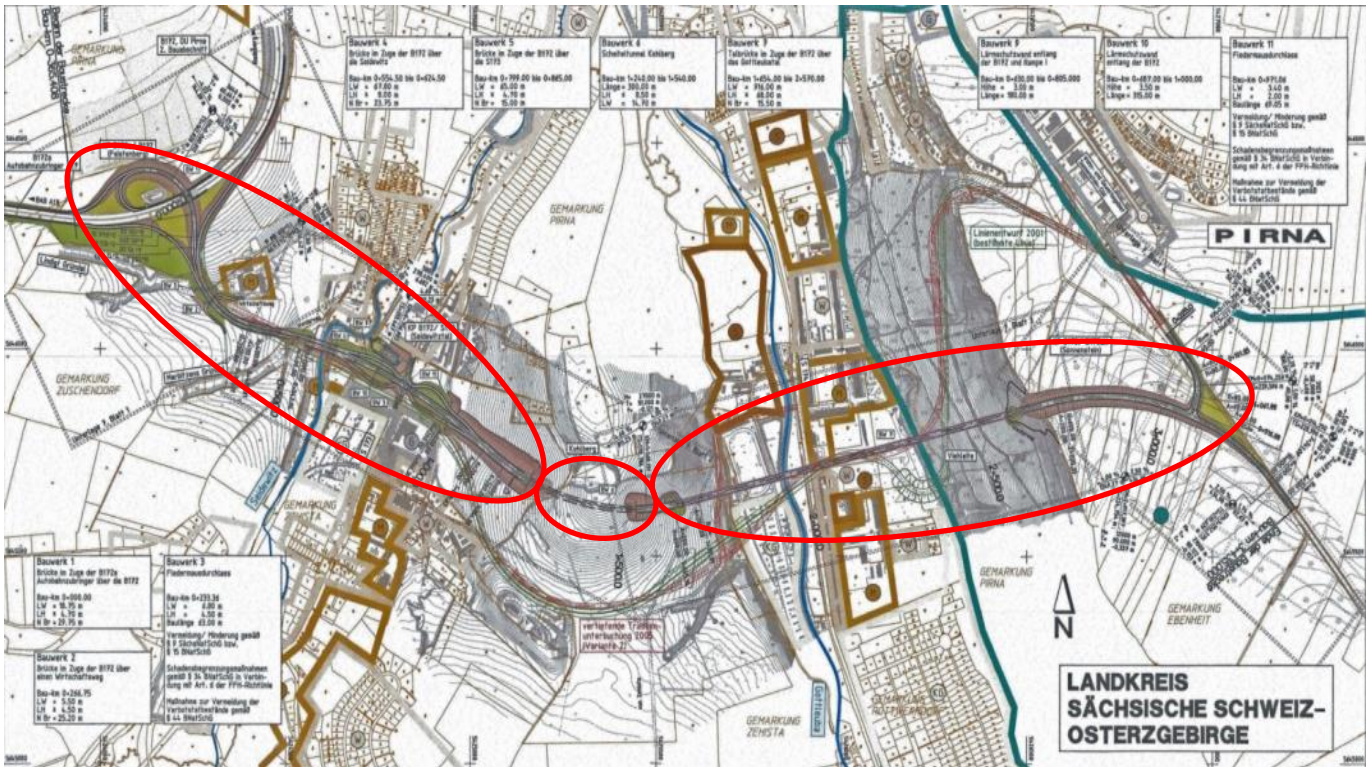


Bürgerinformation / Oktober 2025

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



Baulos 3.1

Baulos 2

Baulos 1

Was gibt es Neues?



18. September 2025 um 13:55
OU Pirna B172-CLTB-BL1

Letzte Voute Achse 30, Hochziehen des Gerüsts Foto: EHS

erkennbar waren die Arbeiten an unseren fünf Voutenpaaren, die mit aufwendigen Gerüsten möglich wurden. Diese Gerüste wurden am Boden zusammengebaut und dann unter den Stahlüberbau hochgezogen.

Die DEGES und die Bauoberleitung haben das ganze Jahr über regelmäßig in den monatlichen Bürgersprechstunden über den Baufortschritt informiert. Es wurden wichtige Meilensteine erreicht – dazu möchten wir Sie mit dieser Bürgerinformation auf den aktuellen Stand bringen.

Nach dem Überbauversuch der Gottleubatalbrücke, dem Rückbau des roten Vorbaustrahls und dem Absenken des über 7.000 Tonnen schweren Stahlüberbaus um 1,50 Meter auf seine Endlage auf den Pfeilern war der Baufortschritt nicht immer für jeden Betrachter sichtbar, und wir wurden oft gefragt, welche Arbeiten derzeit überhaupt stattfinden. Gut

Gleichzeitig wurde für Außenstehende unsichtbar im Stahlüberbau der Brücke 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. Diese Arbeiten werden im Oktober 2025 mit den beiden letzten Vouten am Pfeiler 30 auf dem Sportplatz abgeschlossen. Zwischenzeitlich wurden mit Hilfe eines Verlegewagens die restlichen Betonfertigteile auf den Kragarmen der Brücke verlegt. Diese Fertigteile dienen uns als Schalungersatz, um die Bewehrung und den Beton der eigentlichen

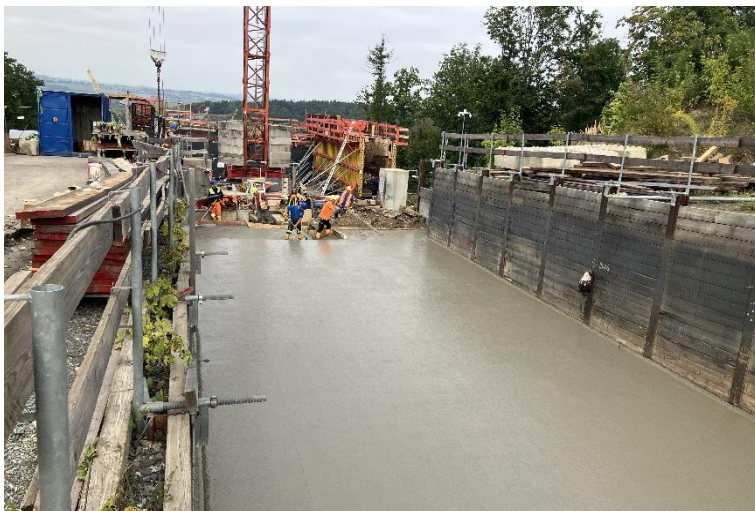


31. Oktober 2025 um 08:24
© U Pirna B172-GLTB-BL1

Bewehrung der Fahrbahnplatte auf den Fertigteilen Foto: EHS

Fahrbahnplatte aufzunehmen. Die Betonage der Fahrbahn wird noch in diesem Jahr beginnen. Hinter den Brückenwiderlagern wurden und werden noch die Verfüllarbeiten und auf dem Sonnenstein der Bau eines Stauraumkanals unter der späteren Straße durchgeführt. Der Stauraumkanal nimmt bei starken

Niederschlägen bis zu 500 Kubikmeter (das sind 500.000 Liter) Regenwasser auf und leitet es gedrosselt der Streckenentwässerung zu. Die Arbeiten an der Gottleubatalbrücke befinden sich im Zeitplan und können voraussichtlich im Herbst kommenden Jahres abgeschlossen werden.



Sauberkeitsschicht für den Stauraumkanal

Foto: EHS

Damit der Straßenbau am Anschluss der neuen Ortsumgehung an die „alte“ Königsteiner Straße ungestört laufen kann, haben wir eine Umleitungsstrecke gebaut. Diese sorgt dafür, dass die Bürger bis zur Verkehrsfreigabe ohne Störungen und Verkehrsumlegungen an der Baustelle vorbeigeführt werden.

Der vollständige Rückbau der B 172 in diesem Bereich hat begonnen und wurde terminlich und kostenmäßig stark beeinflusst von trotz vorheriger Untersuchung vorgefundenem hochbelastetem Straßenunterbau aus teerhaltigen Stoffen. Diese rund 1.500 Tonnen kontaminierten, mit Teer getränkten Schichten der alten Bundesstraße mussten aufwendig ausgebaut und auf dafür zugelassenen Deponien entsorgt werden.



Umleitung der B 172 auf dem Sonnenstein zum Herstellen des Anschlusses neue B 172 an alte B 172 Foto: Legrand

Der Rohbau des Kohlbergtunnels mit dem 300 Meter langen Betongewölbe ist bereits seit geraumer Zeit abgeschlossen, und der Tunnel wurde bereits an die Straßenbauer übergeben. Diese haben in der Tunnelröhre die Kanalarbeiten sowie die Verlegung der Drainageleitungen und Leerrohre für die vielen Versorgungsleitungen der Tunnelausstattung für die wichtige spätere Sicherheit im Tunnel abgeschlossen. Der Straßenunterbau mit der Frostschuttschicht ist ebenfalls bereits eingebaut, und es werden die Notgehwege betoniert. Damit fehlt nur noch der Einbau des Straßenasphalts, auf dem dann später die Autos und Lkw fahren.



Blick in den fast fertigen Tunnel

Foto: EHS

Mittlerweile sind auch die Arbeiten für die Tunnelausstattung vergeben. Die Firma Actemium ist bereits mit der Ausführungsplanung beschäftigt. Sie wird im Januar 2026 mit den Arbeiten vor Ort beginnen. Zur Innenausstattung der Tunnelröhre zählen unter anderem die Beleuchtung und alle Sicherheitseinrichtungen, wie beispielsweise Brandmelder, Löschwasserversorgung und -entsorgung, Tunnelfunk, Verkehrszeichen, Fluchtwegbeschilderung usw. Die Steuerung und Versorgung mit Energie erfolgen aus einem eigenständigen Betriebsgebäude, welches bereits im Rohbau erstellt ist und in dem alle notwendigen Medien zusammengeführt werden. Vor dem Betriebsgebäude befindet sich ein unterirdisches, stets mit Wasser gefülltes Löschwasserbecken aus Betonfertigteilen. Sobald im Ernstfall die notwendige Löschwasserversorgung des Tunnels beginnt, wird frisches Löschwasser über eine Versorgungsleitung von der Zehistaer Straße in das Becken gepumpt. Das während eines Notfalls im Tunnel anfallende kontaminierte Wasser wird in ein ebenfalls unterirdisches Schadstoffbecken aus Betonfertigteilen geleitet und von hier separat von der Feuerwehr entsorgt. Damit ist sichergestellt, dass kein kontaminiertes Wasser aus dem Tunnel in das Regenüberlaufbecken und in die Seidewitz gelangt.



Ansichten der Portalbereiche auf der Westseite mit Verfüllung und Betriebsgebäude



Fotos: EHS

Natürlich werden auch die Außenanlagen und die Hinterfüllung aller für den Bau des Tunnels erforderlichen Bauteile, wie das Gewölbe der 50 Meter offenen Bauweise, die Portalwände, die Trog- und Stützwände, derzeit vorangetrieben und bald abgeschlossen. Am Ende erfolgt noch die Verkleidung der Portale mit heimischem Sandstein.

Die DEGES geht weiterhin von einer Verkehrsfreigabe zum Ende des Jahres 2026 aus.

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 1. Stock des Baubüros statt. Die nächste Sprechstunde wird am 29. Oktober 2025 durchgeführt.

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

Herausgeber:

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

Stand: Oktober 2025. Änderungen und Irrtümer vorbehalten.