

Die zusammenwachsende Brücke

Ortsumgehung: Robert Wufka, Chef des staatlichen Bauamts, zeigt sich mit dem Fortschritt seit der Wiederaufnahme der Bauarbeiten zufrieden

Von Sarah Woipich

Platting, Stillstand an der Ortsumgehung. Diese Zeit ist vorbei. Im Jahr 2019 soll alles reibungslos verlaufen, hofft Robert Wufka, Leiter des staatlichen Bauamts Passau, der bei einem Baustellenrundgang mit der PZ den komplizierten Brückenbau erläutert.

In den Wintermonaten wollen die Stahlarbeiter den sogenannten Freivorbau über der Isar komplettieren und die Herzstücke der Brücke, die Stahlbögen, in einem äußerst komplizierten und für diesen Brückenform einzigartigen Verfahren, fertigstellen. Das Ziel: Bis Ende des Jahres die Stahlarbeiten abschließen. Ob dies auch gelingt? Robert Wufka zeigt sich sehr optimistisch – an einem Vormittag, an dem dicke Schneeflocken vom Himmel fallen und das Thermometer minus fünf Grad Celsius zeigt. Trotz dieser Bedingungen herrscht auf der Baustelle an der Isarbrücke geschäftiges Treiben. Die Arbeiter der Zwickauer Stahlbaufirma GmbH stehen auf den meterhohen Betonpfeilern der Vorlandbrücke rechts der Isar. Lautes Hämmern und der kreischende Lärm der Schweißgeräte übertönen immer wieder das Gespräch. „Ich habe höchsten Respekt vor den Leuten, sie leisten wirklich gute Arbeit – und das bei diesen Witterungsbedingungen“, hebt der Chef des Bauamts hervor.

Robert Wufka zeigt sich sehr zufrieden mit dem Baufortschritt seit Mai 2018, als der Baustopp sein Ende gefunden hat. Dank des



Freut sich über den derzeitigen Baufortschritt: Robert Wufka, Leiter des staatlichen Bauamts Passau. Stück für Stück wächst die Brücke über der Isar zusammen: Derzeit wird der Stahlrost, auf dem später die Fahrbahn verläuft, eingesetzt. – Fotos: Woipich

bisher recht milden Winters und der Tatsache, dass es zu keinen größeren Hochwassern gekommen ist, gehe es gut voran. Eine Überflutung der Baustelle hätte eine weitere mehrwöchige Verzögerungen bedeutet, erläutert Robert Wufka. Wöchentlich lassen sich nun die Fortschritte am Bau beobachten.

Die Betonarbeiten an der Baustelle wurden noch 2018 fertiggestellt. Die 40 Meter hohen Hilfspylone stehen und sichern das Bauwerk. Schwerpunkt heuer sollen

die Stahlarbeiten sein. Damit gehen das Bauamt und die Unternehmen den kompliziertesten Teil der 605 Meter langen Brücke an: Nachdem die Arbeiter die Längs- und Querträger der Fahrbahnplatte erfolgreich montiert haben, muss im nächsten Schritt der Stahlrost zusammenwachsen, damit die darauf aufliegenden Stahlbögen Stück für Stück aufgesetzt werden können.

„Immer wieder aufs Neue berechnen“

Wichtig ist, und das ist gleichzeitig die Krux, dass sich die einzelnen Stahlbögen, die gleichzeitig von beiden Isarseiten aufeinander zuwachsen, am Ende in der Mitte treffen. „Stahl ist ein biegsames und weiches Material. Je nach Temperatur zieht es sich zusammen oder weitet sich aus. Das müssen die Statiker immer wieder aufs Neue berechnen“, erläutert Robert Wufka. Auch stärkere Winde können die Vorgehensweise

zudem erschweren. „Die Spannung, der an den Hilfspylonen angebrachten Seile, ändert sich mit jeder Schwingung. Das muss immer ständig nachgerechnet und entsprechend nachgespannt werden – das Ganze ist jedenfalls hochkompliziert.“

Um solche Schwierigkeiten zu vermeiden, werden Bogenbrücken üblicherweise anders gebaut. Der Freivorbau, die an der Ortsumgehung genutzte Bauweise, komme standardmäßig bei Betonbrücken zum Einsatz. „Es ist ein deutschlandweit einzigartiges Projekt“, betont Robert Wufka und blickt auf die über der Isar zusammenwachsende Stahlbrücke. Üblicherweise würde man die Brücke an Land errichten und sie übers Wasser einschieben. Man könnte aus bautechnischer Sicht auch Hilfspylone im Fluss – ähnlich der Bauweise der Römer – aufstellen und dann die Stahlteile errichten. Beides ist in Platting aber nicht möglich. „Zum einen hat die Isar eine zu hohe Fließgeschwindigkeit, zum anderen haben wir es hier mit einem Natur-

schutzgebiet zu tun, das eine andere Bauweise erfordert.“

Damit es weiterhin so zügig vorangeht, haben die Bauplaner für das Jahr 2019 klare Ziele gesetzt, wie Robert Wufka anhand mehrerer Pläne demonstriert. Die Stahlbauarbeiten sollen innerhalb von drei Bauphasen abgeschlossen werden. Bis Ende März ist die Fertigstellung des Fahrbahnrosts geplant. Damit hätte das Grundgerüst seine Form erreicht. Bis Ende Juni sind die Stahlbögen auf dem waagrechteten Stahlrost aufzusetzen. Zunächst müssen die Arbeiter dafür senkrechte Stützen auf dem Rost anbringen. Darauf werden dann die Bögen von beiden Uferseiten her gleichzeitig aufgelegt – so der Plan. Bis Ende September erfolgt der Abbau der Stützen sowie der Hilfspylonen, die das Konstrukt bisweilen zusammenhalten. Wufkas Kurzfassung: „Unser Ziel für dieses Jahr ist, dass die Brücke am Ende ohne Stützpfiler und Pylonen steht.“

Damit würde das Bauamt dem gesetzten Ziel, die Ortsumgehung

im Jahr 2021 fertigzustellen, ein beachtliches Stück näherkommen. Für 2020 blieben an der Brückenkonstruktion noch Arbeiten wie das Anbringen des Korrosionsschutzes und das Einlassen des Betons für die Fahrbahn, was dann wieder die Firma Berger übernimmt.

Die Kostenfrage: „Man nähert sich an“

Und die Kosten? „Die Betonarbeiten sind schon bezahlt. Für die Stahlarbeiten rechnen wir etwa 13 Millionen Euro brutto. Insgesamt belaufen sich die Kosten für die Brücke auf 46 Millionen Euro“, antwortet der Bauamtsleiter. Diese Zahlen berücksichtigen jedoch die Mehrkosten, die wegen des Baustopps entstanden sind, nicht. „Wir stecken immer noch in schwierigsten Verhandlungen mit der ARGE. Wir wissen nicht, wie diese enden werden oder wo man sich am Ende trifft. Aber so viel kann ich sagen: Man nähert sich an.“ Eines ist laut Wufka ebenfalls jetzt schon sicher, aber auch alles andere als überraschend: Die Verzögerungen werden mehr als eine Million Euro kosten.

Der Straßenbau im Anschluss an die Brücke ist bereits abgeschlossen. „Eine bewusste Entscheidung“, lässt Wufka wissen. Die Absetzbecken des Unternehmens Südzucker wurden ebenfalls 2018 verlegt. „Ganz zum Schluss, entweder 2020 oder 2021, soll dann noch der Kreisverkehr an der Götz-Keller-Kreuzung als absolut letztes Bauwerk der Ortsumgehung in Angriff genommen werden.“

Trotz des Baustopps und der Ungewissheit rund um die Verhandlungen mit der Arbeitsgemeinschaft, bleibt die Plattinger Ortsumgehung aus bautechnischer Sicht ein spannendes Projekt für den Leiter des staatlichen Bauamtes. „Ich habe schon viele Stahlbrücken gebaut, aber eben nicht auf diese Art und Weise“, sagt Robert Wufka.

Ein Video finden Sie unter www.pnp.de/video



Die Stahlbauer auf der Brücke arbeiten trotz eisiger Temperaturen in schwindelerregender Höhe.

„Ein Hoch auf die Techniker“

Zum PZ-Bericht „Die zusammenwachsende Brücke“, erschienen am 28. Januar, hat uns folgender Leserbrief erreicht:

„Es ist mir ein inniges Bedürfnis, diesen Ingenieuren, Technikern und Handwerkern dieses Brückenbauwerks für all das schon Geleistete höchsten Respekt und Anerkennung auszusprechen! Für mich als ehemaliger Handwerksmeister mit Leib und Seele ist auch das alles hochinteressant. Als Laie denke ich: Vorab liegt ein Stück weißes Papier auf dem Tisch. Dann folgen diverse Skizzen. Jetzt müssen wohl zig Millionen Gehirnzellen auf höchste Stufe gedreht werden, um auch ein reales Bild von der ganzen Sache zu bekommen. Unendlich viel muss bedacht werden. Wie dick und stabil muss welches Material sein, um Eigenlast, Zusatzbelastung und Naturkräften standhalten zu können? Selbst der Aufbau ist höchst kompliziert: In Vilshofen, beim Neubau der Donaubrücke ist ein Bogen beim Aufbau in sich zusammengestürzt. Ein Toter und mehrere Verletzte waren die Folgen. Ja, es ist der blanke Wahnsinn, wie unendlich viel Baustahl und Beton in den Fundamenten und Widerlagern eingebracht wurde. Nur ein kleiner Teil ist davon im oberen Bereich sichtbar – wie bei einem Eisberg. Wenn ich erstmals diese Umgehungsstraße und Brücke befahre, werde ich an diese Techniker denken und sehr dankbar sein.

*Johann Dischinger
Osterhofen*