



Vorbereitung für die Montage im September: An der ersten Hälfte der neuen Brückenkonstruktion aus Stahl wird emsig gehämmert und geschweißt.

Fotos: Silke Hoffmann

## Die alten „Beine“ sind nun stabil

An der Grimmaer Pöppelmannbrücke geht es gleich auf drei Baustellen zur Sache

Grimma. Wer nur ab und an oberflächlich hinschaut, mag an der gewaltigen Baustelle der Grimmaer Pöppelmannbrücke, die durch die Flut 2002 zerstört wurde, in den letzten Monaten kaum sichtbare Fortschritte erkennen. Wer jedoch ein bisschen genauer den Bauleuten zuseht, weiß um die anstrengende und akribische Arbeit am historischen Viadukt, das vielleicht schon Ende nächsten Jahres wieder als Mulde-Übergang für Fußgänger und Radfahrer zur Verfügung stehen soll.

Eigentlich sind es drei Baustellen auf engstem Raum. Zum einen die großen Baugruben zwischen den beiden stadtseitigen Pfeilern – durch Spundwände eingehaust und rund drei Meter tiefer ausgeschachtet als die Oberfläche der Mulde. Damit an den beiden Pfeilern Stabilisierungsarbeiten durchgeführt werden konnten, musste das Umfeld trocken sein. Jetzt, wo die Pfeilererichtung abgeschlossen ist, werden die Gruben wieder aufgefüllt, jedoch etwas tiefer, als das Flussbett vorher war. Riesengroße Sandsäcke, so genannte Sand-Container, kommen ganz unten hin, darauf große Wasserbausteine, die später die Fluss-Sohle bilden. Die Steinschüttung auf den Sandcontainern stellt eine zu-

sätzliche erosionsmindernde Maßnahme bei großen Fließgeschwindigkeiten, zum Beispiel im Hochwasserfall, dar“, sagt Andreas Apelt, Verantwortlicher der Bauberleitung der Firma GÜB. Während die Flusssohle des ersten stadtseitigen Bogens quasi schon bereit ist, die Mulde wieder durchfließen zu lassen, ist man am zweiten Bogen noch beim Aushub, und die großen Sandcontainer stehen bereit.

Baustelle Nummer zwei spielt sich direkt daneben und darüber ab, nämlich die Ertüchtigung der Pfeiler auf der Stadtseite. Zunächst waren die Fundamente mit Beton zu unterfüllen, was nun abgeschlossen sei, wie Apelt sagt. „Das Widerlager und die beiden Pfeiler sind wichtige Standbeine der alten neuen Brücke“, weiß der Ingenieur. Mit Hochdruck sei Beton unter diese „Beine“ gespritzt worden, um die Stabilität zu garantieren. Gleichzeitig

wurden ins Mauerwerk kleine, etwa einhalb Zentimeter dicke Löcher gebohrt und hierdurch ebenfalls Betons ins Innere der Pfeiler eingebracht. Zudem galt es, das Innenleben des zweiten stadtseitigen Pfeilers noch zusätzlich zu stärken, der später das neue Stahl-Brückenbauwerk mit tragen muss. Rund 200 Kubikmeter Beton und 15 Tonnen Stahl wurden hier verbaut.

Schließlich „Baustelle“ Nummer drei. Die steht etwas abseits am Muldeufer; ist 130 Tonnen schwer und 38 Meter lang. Nämlich die erste Hälfte der neuen Stahl-Brückenkonstruktion, die bereits vor drei Monaten (die LZV berichtete) nach Grimma gebracht wurde, nun aber endgültig zusammengeschweißt und montiert wird, um sie spätestens Anfang September auf die Pfeiler zu heben. Auf den mit den historischen Porphyresteinern, der jetzt ertüchtigt wurde, und im Osten auf den, der als weißer Betonklotz ein bisschen einsam in der Mulde rumsteht und eigentlich nur als Hilfsmittel dient, bis im nächsten Jahr auch der zweite Brückenteil montiert wird. Ebenso mächtig wie das erste halbe Brückensegment wird auch der Kran selbst müssen, der diesen Stahlkoloss in rund fünf Wochen auf seine neuen starken Beine hebt.



Blick auf die große, mit Spundwänden eingefasste Baugrube: Andreas Apelt (l.) von der Bauberleitung und Hartmut Gühlmann von der Grimmaer Stadtverwaltung.

Silke Hoffmann