

Fundamente auf tiefen Pfählen

Neue Brücke auf B 321 bei Friedrichsruhe verlangt wegen schwierigen Untergrunds zusätzlichen Aufwand / Bauarbeiten liegen im Zeitplan

FRIEDRICHSRUHE Die Flechter der Schweriner Betonbaufirma zeigen an, dass wieder Eisenstäbe heran müssen. Von zwei Ketten gehalten, schwebt ein Bündel in die Baugrube. Der Kranführer bugsiert sie genau an die Stelle, an der das Material gebraucht wird. Beinahe zehn Tonnen Eisen gehen in die Bewehrung von nur einem der beiden Fundamente, die der neuen Brücke über den Teufelsbach auf der B 321 zwischen Friedrichsruhe und Neu Ruthenbeck Halt geben sollen. Seit Mitte Mai wird hier gebaut und der Verkehr durch eine Bauampel geregelt. Den Zuschlag erhielt die Firma Matthäi aus Leezen im Landkreis Parchim; für spezielle Arbeiten nimmt sie Subunternehmen unter Vertrag.



„Im Brückenbau ist nur ein Schritt nach dem anderen möglich. Wir liegen genau im Zeitplan.“

Harald Kluge
Polier bei der Firma Matthäi

Schon die drei Meter breite Umfassung gleich neben der Bundesstraße erforderte wegen der schwierigen Bodenverhältnisse zusätzlichen Aufwand. So wurde unter der Schotterschicht, die die Schwarzdecke trägt, ein so genanntes Geogitter verlegt, das die Stabilität erhöht. Der Teufelsbach fließt derzeit durch ein Stahlrohr, auf das ein Damm geschüttet wurde. Diese Ausweichstrecke wird später zurückgebaut.

Für die zusammen 58 Kubikmeter Beton fassenden Fundamente, die gestern gegossen wurden, machte sich angesichts des torfigen Untergrunds eine Tiefen Gründung notwendig. Unter jedes Fundament kamen sieben Bohrpfähle rund zehn Meter tief in den Boden. Dazu wurden Löcher im Durchmesser von 72 Zentimetern gebohrt, mit Bewehrung versehen und mit Beton verfüllt. Vorausgegangen



Das Geschehen in der Baugrube auf der B 321 bei Friedrichsruhe bleibt Vorbeifahrenden nahezu verborgen. FOTOS: RÜDIGER RUMP

war die Herstellung von Probepfählen, um die statischen Berechnungen einer praktischen Prüfung vor Ort zu unterziehen. Alles im grünen Bereich, so das Resultat. „Probepfähle dürfen nicht gleich belastet werden, sie müssen erst anwachsen, wie wir scherzhaft sagen“, erklärt Thorsten Uhlig, Dezernent im Straßenbauamt Schwerin. Gleiches gelte für die Bohrpfähle; sie mussten aushärten und geprüft werden, so Polier Harald Kluge von der Firma Matthäi. In der Zeit ruhe hier die Arbeit, so dass bei Vorbeifahrenden mitunter der Eindruck entstehe, die Baustelle sei verwaist. „Doch im Brückenbau ist nur ein Schritt nach dem anderen und kein paralleles Arbeiten möglich“, unterstreicht der Polier. „Wir liegen genau im Zeitplan.“

In der nächsten Woche beginnt die Fertigung der Widerlager, die ebenfalls aus Beton bestehen und den Überbau tragen werden. Dieser soll bis Weihnachten fertig sein. Die Überbauplatte wird aus Beton gegossen und muss dann eine bestimmte



Knapp zehn Tonnen Eisen verarbeiten die Flechter zur Bewehrung eines Fundaments.

Zeit aushärten, bevor die Abdichtung und am Ende die Asphaltdecke aufgetragen werden können. Eine Unbekannte ist für die Brückenbauer stets die Witterung. Bei geringen Minusgraden dürfe Beton verarbeitet werden, stärkerer Frost aber setze ein Stoppschild. „Das ist dann eben so; uns nach dem Wetter zu richten, sind wir gewohnt“, sagt Harald Kluge ungerührt.

Die 50 Jahre alte Brücke war komplett abgerissen worden. Der Ersatzbau sei wirtschaftlicher als eine Grundinstandsetzung, begründet Thorsten Uhlig vom Straßenbauamt. Weil nicht nur die Verkehrsdichte in den letzten beiden Jahrzehnten deutlich zugenommen habe, sondern noch mehr die Tonnage, die über die Straßen rollt, sei die Bausubstanz zunehmend geschädigt worden. Gleichzeitig werde die neue Brücke dem heutigen technischen Regelwerk angepasst und etwas breiter als die zuvor. Bis ins erste Quartal nächsten Jahres sind die Arbeiten am Teufelsbach geplant.

Rüdiger Rump