

Seit Freitag wird betoniert auf der Baustelle der Westumgehung

„Man sieht ja gar nichts“: Das hört Stefan Noll vom Staatlichen Bauamt öfter. Dabei gibt es gerade durchaus was zu sehen auf der Baustelle der Kümmerbrucker Westumgehung. Aber etwas abseits.

Von Heike Unger

Kümmerbruck. Den Betontest macht der Seniorchef selbst: Max Wutz von der gleichnamigen Baufirma aus Cham zwackt sich einen Eimer des Betons ab, der aus der großen Pumpe ins künftige Fundament auf der Baustelle am Radweg bei Theuern fließt. Hier entsteht gerade die erste von insgesamt acht Brücken für die Westumgehung von Kümmerbruck.

Der Betontest ist üblich bei solchen Bauten, bei denen Sicherheit eine besondere Rolle spielt, erklärt der zuständige Abteilungsleiter am Staatlichen Bauamt, Stefan Noll. Er erwähnt katastrophale Brückeneinstürze im Ausland. „Damit so was in Deutschland nicht passiert“, gelten hierzulande hohe Standards bei solchen Bauten.

Freitagmorgen haben die Betonarbeiten auf der Baustelle bei Theuern begonnen, seitdem liefert ein Betonmischer nach dem anderen Material an. Sie lassen den Beton in das große Spezialfahrzeug laufen, dessen Pumpe die zähe Mischung dann in eines der künftigen Brückenfundamente spritzt. Noll hat Zahlen dazu parat: Pro Fundament werden 60 Kubikmeter Beton gebraucht, es wird 150 Tonnen schwer, enthält etwas über acht Tonnen Stahl. Und wenn die Brücke im Herbst fertig ist, wird sie über 800 Tonnen Gewicht haben. Dabei ist dieses erste Bauwerk der Westumgehung ein eher kleines mit elf Metern Stützweite: Es führt später über den Radweg, der wegen der Bauarbeiten gesperrt ist.

Der Betontest

Die große Talbrücke, die gar nicht weit entfernt über die Vils gebaut wird, ist da schon ein ganz anderes Kaliber. 130 Meter lang wird sie, hier sind Großbohrpfähle im Boden nötig, um die Lasten tiefer in den Baugrund abzuleiten. Aber das wird erst später ein Thema werden, obwohl die Vorbereitungen dafür schon laufen. Im Augenblick geht es gerade um Beton. Wutz hat etwas davon in einen speziellen breiten Metallring gefüllt, klopft damit auf einer festen Unterlage. Die Luftbläschen müssen raus. Auf der Baustelle geschieht genau dasselbe, nur in anderen Dimensionen. Hier ist große Technik im Einsatz, um Luft aus dem Beton zu „rütteln“.

Wutz notiert bei seinem Test im Kleinen alles akribisch, sogar die Temperatur des Betons misst er mit einem Thermometer. 84 Jahre alt ist er, ein „alter Hase“ im Geschäft. „Ich bin seit 70 Jahren am Bau“, verrät er, während er mit dem Zollstock das „Ausbreitmaß“ ermittelt: Wenn er den Metallring hebt, fließt unten der Beton heraus und breitet sich kreisförmig aus. Der Durchmesser dieser „Betonlache“ wird vermerkt. Außerdem füllt der Seniorchef Beton in mehrere würfelförmige Formen, in denen er aushärtet.

Später werden diese Würfel in einer Prüfstelle hydraulisch so lange gepresst, bis sie zerbersten: Die dabei gesammelten Erkenntnisse sind der Nachweis, dass die strengen Sicherheitsvorgaben eingehalten wurden. Das, merkt Noll noch an, hat mit dem Beton, der im Hausbau



Seit Freitagmorgen rollen hier die Betonmischer an: Auf der Baustelle der Westumgehung Kümmerbruck bei Theuern werden gerade die Fundamente für die erste Brücke gesetzt. Bild: Stephan Huber



Links ist die Schalung für die Brückenfügel zu erkennen, dahinter in der Bildmitte der Radweg, über den diese Brücke einmal führen wird. Bild: Stephan Huber

verwendet wird, nichts mehr zu tun. Hier ist eine sehr spezielle Qualität im Einsatz, die besondere Druckfestigkeit ergibt. Und „in einem ganzen Haus steckt weniger Beton als in einem unserer Fundamente“. Ein paar Schritte weiter ist auch Handarbeit gefordert, wie Noll erklärt. Hier ist die Schalung der „Brückenfügel“ aufgebaut. Zwischen die Holzwände kommt auch Beton, in den die Arbeiter einzelne Stahlstäbe einflechten müssen. Mit vorgefertigten Stahlbeton-Teilen, die der Häuselbauer kennt, geht hier nichts.

Hier entstehen die Widerlager der Brücke. Man kann jetzt schon erahnen, wie hoch die „kleine“ Brücke über den Radweg wird: Die Oberkante der Holzschalung liegt etwa einen halben Meter unterhalb der eigentlichen Brücke, die die oberhalb aus dem Wald kommende Umgehung über die Abraumhalde des alten Theuerner Steinbruchs Richtung Vils führt. Ein Teil der Halde muss dazu abgetragen werden: Momentan geschieht das noch nicht, weil der Erdhügel die Anwohner in Theuern vom Baustellenlärm abschirmt.

Keine Materialnot

Während auf vielen Baustellen gerade Material fehlt, hat Noll hier keine Nöte. „Wir haben nirgendwo relevante Beeinträchtigungen unserer Bauabläufe“, berichtet er und vermutet, dass hinter den zuletzt oft diskutierten Engpässen wohl auch „viel Psychologie“ und ein

bisschen Hysterie stecke. „Aber im Hochbau ist das etwas anderes“, relativiert er, „bei uns geht es vor allem um Beton und Baustahl“. Und damit habe sich die Baufirma für das Mammutprojekt Westumgehung frühzeitig und ausreichend eingedeckt. „Das ist sicher nicht flächendeckend so im Straßenbau. Also es gibt Preissteigerungen – aber die sind so groß nicht.“ Deshalb entstünden hier auch keine Mehrkosten: Das Auftragsvolumen dieser ersten Etappe liegt und bleibt bei einer dreiviertel Million Euro.

Natürlich hat Noll die jüngsten Debatten im Bau- und Hauptauschuss der Stadt Amberg mitbe-



Max Wutz füllt etwas Beton in Würfel-Formen für einen Test. Bild: Stephan Huber

kommen. Er will sich eigentlich nicht dazu äußern, denn die Anschlüsse der neuen Umgehungsstraße in Amberg im Bereich von Wernervon-Siemens-Straße und Drahthammer-Kreuzung seien Sache der Stadt. Eines aber sagt Noll trotzdem angesichts der Bedenken zur Verkehrsbelastung in diesem Bereich: „Es fährt kein Fahrzeug zusätzlich nach Amberg rein, das nicht eh schon da ist. Der Verkehr findet dann nur an einer anderen Stelle statt.“ Und das, betont Noll, sei ein Thema, das sich mit einer anderen Ampelschaltung und baulichen Maßnahmen wie einem Kreisverkehr am Drahthammerkreuz „relativ einfach lösen“ lasse.

Zeit des Diskutierens ist vorbei

Zum zuletzt neu aufgeflammten Protest gegen die Umgehung merkt Noll an, dieses Projekt sei „nach wie vor ohne Alternative: Mit den Verkehrsproblemen, die es in Kümmerbruck gibt, bleibt gar nichts anderes übrig.“ Mobilität werde ein Thema bleiben, egal ob die Menschen nun mit Benzinern oder E-Fahrzeugen unterwegs seien. Ganz zu schweigen vom durch den Online-Handel gestiegenen Lieferverkehr.

„Wir haben jetzt 20 Jahre drüber geredet“, fasst Noll das Thema Westumgehung zusammen. Rechtsstaatliche Verfahren hätten die Sache geprüft und inzwischen auch abschließend geklärt: „Die Zeit des Diskutierens, braucht es das oder nicht, ist jetzt vorbei.“



Bild: Stephan Huber

„Es fährt kein Fahrzeug zusätzlich nach Amberg rein, das nicht eh schon da ist.“

Stefan Noll vom Staatlichen Bauamt zu Amberger Bedenken zur Verkehrslast