

## Der Brückenschlag ist gelungen

Mit dem Bauwerk an der Siemensstraße ist die **Westumgehung in Pinneberg** einen großen Schritt weiter

*Mirjam Rüscher*



**Bauamtschef Klaus Stieghorst an der neuen Brücke** Mirjam Rüscher

Pinneberg Gerüste stehen an den Betonpfeilern, Absperrbaken reihen sich aneinander, im Hintergrund ragt ein Kran in die Höhe. Klaus Stieghorst sieht nach oben. Er schaut zu den riesigen grauen Stahlträgern, die über ihm schweben und betrachtet die Unterseite der neuen Brücke an der Siemensstraße. Gerade will der Pinneberger Bauamtschef zur Erklärung ansetzen, da wird es laut. Ein Zug rauscht nur wenige Meter entfernt vorbei. Die neue Brücke, unter der Stieghorst

steht, führt über die Bahngleise. Ihr Bau war die größte Unsicherheit, die größte Zitterpartie beim Bau der Pinneberger Westumgehung.

### **Eine lange Vorplanung war nötig**

Die Brücke über die Bahngleise ist eine von vieren, die im Verlauf der drei Kilometer langen Umgehungsstraße zwischen der Abfahrt Pinneberg-Nord und dem Kreisverkehr der LSE gebaut werden musste. Sie ist außerdem die vom Verfahren her aufwendigste, da der Bahnverkehr während der Arbeiten Priorität hatte. So musste nachts gearbeitet werden, während extra eingerichteter Sperrpausen im Bahnverkehr. Zusätzliches Personal war nötig, um im Gleisbereich arbeiten zu können. Stück für Stück mussten die riesigen tonnenschweren Stahlträger mithilfe von Kränen über das Gleisbett geschoben werden. Ein Schutzgerüst über der Oberleitung war nötig.

Bereits drei Jahre liegen die ersten Vorbereitungen für diese Maßnahme zurück, die Bahn verlangt lange Vorlaufzeiten bei Arbeiten im Streckenbereich. „Zwei Jahre vorher muss das angemeldet werden“, betont Stieghorst. Wenn etwas schiefgegangen wäre, hätte das zu deutlichen Verzögerungen geführt. Und nicht nur das: Trotz Genehmigung hätte die Sperrung der Strecke Richtung Elmshorn und Kiel von der Bahn jederzeit wieder abgesagt werden können. Kein Wunder, dass Bauamtschef Stieghorst die Erleichterung anzusehen ist. Mit der Fertigstellung der Brücke ist der Bau der Westumgehung einen großen Schritt vorangekommen, betont er.

Erschwerte Bedingungen gibt es im Streckenabschnitt der Siemensstraße auch, weil man hier aufgrund einiger angrenzender Firmen auf eine schwingungsfreie Bauweise setzt. Regelmäßig werden Messungen vorgenommen, ob sich die Erschütterungen bei den Arbeiten im Rahmen halten. „Das Vorgehen ist nötig, da die betreffenden Firmen sonst in ihrer Arbeit eingeschränkt gewesen wären. Das schwingungsfreie Bauen führt zu Mehrkosten von 1,8 Millionen Euro“, sagt Stieghorst. Laut der letzten Kostenschätzung von Juni 2017 belaufen sich die Baukosten insgesamt auf mehr als 30 Millionen Euro.

## **An 20 Baustellen wird gleichzeitig gebaut**

Derzeit wird auf der Brücke der Straßenbelag aufgetragen – alles, bis auf die letzte Asphaltsschicht. Die werde ganz zum Schluss hergestellt, so Stieghorst. Im nächsten Schritt erfolgt der Anschluss der Brücke mittels der Rampen. Auch das ist an dieser Stelle besonders: Aufgrund der Oberleitungen – die zuvor bereits abgesenkt worden sind – muss mit der Brücke eine Mindesthöhe über den Bahngleisen eingehalten werden. „Deswegen haben wir riesige Rampen auf beiden Seiten der Brücke“, erklärt Stieghorst.

Ganz anders als beispielsweise bei der Brücke über die Pinnau. „Da hat man fast das Gefühl, man könnte die Brücke anfassen“, so Stieghorst. Auch die Pinnauquerung und die beiden übrigen Brücken im Verlauf der Westumgehung stehen bereits.

Es wird aber nicht nur an den vier Brücken der Westumgehung gebaut: An insgesamt etwa 20 Baustellen auf der Strecke wird gleichzeitig gearbeitet. „Wir versuchen, an allen Stellen möglichst weit voranzukommen“, betont Stieghorst. Schwerpunktbaustellen oder -regionen gebe es nicht. Auch wenn derzeit im Norden der Stadt mehr gearbeitet werde als an anderen Stellen.

Voraussichtlich im Herbst 2018 sollen die ersten Autos über die Trasse rollen. Dank des erfolgreichen Brückenschlags liegen die Arbeiten für die Westumgehung gut in der Zeit. Bei den weiteren Arbeiten sei nun das Wetter der größte Risikofaktor, sagt Stieghorst. Vor allem in den Niederungsbereichen könne es schnell schlammig werden. „Witterungsbedingt kann immer etwas dazwischen kommen.“ Im Herbst und Winter soll laut Plan aber durchgearbeitet werden – jedenfalls so lange, wie es das Wetter zulässt.