

Im Ettendorfer Tunnel fehlen nur noch wenige Betonblöcke

Ende September wird die betriebstechnische Ausstattung beginnen – Auch an der die Trauntalbrücke wird eifrig gebaut

Betonblock für Betonblock, Brückenpfeiler für Brückenpfeiler: Die Nordumfahrung Traunsteins nimmt immer mehr Gestalt an. Projektleiter Vitus Danzl vom Staatlichen Bauamt gab dem **Traunsteiner Tagblatt** bei einem ausführlichen Großbaustellen-Rundgang Einblicke in die Fortschritte. Bedeckt hielt er sich jedoch nach wie vor bezüglich der Mehrkosten im Tunnel. Nur soviel: »Wir haben Kostensteigerungen durch stärkere Sicherungsmittel.« Es gebe intensive Verhandlungen mit der Baufirma Bareisel.

Im August 2007 war mit dem Mammutprojekt »Nordumfahrung Traunstein« begonnen worden: 4,5 Kilometer Straße, neun Brücken und ein 725 Meter langer Tunnel. Ende nächsten Jahres soll alles fertig sein – und dieser Zeitplan geht nach derzeitigem Stand auch auf. Die kleineren Brücken und viele Straßenabschnitte sind bereits fertig (bis auf die obere Teerschicht), alle anderen Großbaustellen wie Ettendorfer Tunnel oder Trauntalbrücke aber auch die Brücke über den Haufertgraben und die Querung der Bundesstraße mit der Kammerer Straße (wir berichten bereits) machen Fortschritte.



In Abschnitten von jeweils zehn Meter werden im Veitsgraben die Blöcke für den Tunnel betoniert. Mehrere Arbeitsschritte und vor allem alle möglichen Gerätschaften und Wagen sind dafür nötig: Im Hintergrund ist der Gewölbeschwalwagen zu sehen, der später vorgefahren wird und sich von innen an das vorbereitete Stahlgewölbe presst, von außen folgt eine Konterschaltung, ehe schließlich über einige Luken der Beton in den Bogen gespritzt wird. Das Vlies an dem Gewölbeschwalwagen verhindert, dass der Beton durch den Luftzug im Tunnel zu schnell austrocknet. (Fotos: Augustin)

In dem 725 Meter langen Ettendorfer Tunnel ist die Innenschale bis auf 180 Meter fertig betoniert. Es fehlen noch 17 Blöcke á zehn Meter im Veitsgraben (offener Bereich des Tunnels) und der letzte Block

am Nordportal. In mehreren Arbeitsschritten und mit sehr viel Aufwand wird so ein Betonblock erstellt, wie Danzl erklärte. Dafür sind spezielle Gewölbeschwalwagen und Wagen zur Nachbehandlung nötig,

dass der Beton durch den Luftzug im Tunnel nicht zu schnell trocknet und rissig wird. Die Ausbuchtung für einen der beiden Notausstiege an der Georgstraße ist ebenfalls bereits fertig betoniert; ein weiterer Not-

ausstieg entsteht im Veitsgraben.

Ende September soll mit der betriebstechnischen Ausstattung des Tunnels begonnen werden (Belüftung, Beleuchtung und einiges mehr). Bis dahin sei nicht nur die Innenschale fertig, sondern auch die Fahrbahn, so Danzl weiter. Vor dem Südportal soll demnächst auch der Bau des Betriebsgebäudes beginnen. Im Frühjahr folgen dann noch die Straßenschlüsse, ehe der Tunnel Ende 2012 freigegeben werden kann.

Ein paar Kilometer entfernt befindet sich eine weitere Großbaustelle für die 385 Meter lange Brücke über das Trauntal. Im November letzten Jahres war mit dem Bau der Stahlverbundbrücke begonnen worden. Danzl spricht von Baukosten von 9 Millionen Euro – nach dem gut 30 Millionen Euro teuren Tunnel (plus 10 bis 20 Prozent) die zweitgrößte Einzelbaumaßnahme der Nordumfahrung. Bis Mitte 2012 sollen dort die Hauptarbeiten abgeschlossen sein. Derzeit werden die Fundamente für die sieben Stützen erstellt. Etwas weiter schon sind die Arbeiten für die 72 Meter lange Brücke über den Haufertgraben. Ende dieses Jahres soll dieses Bauwerk fertig sein. ka



Projektleiter Vitus Danzl vom Staatlichen Bauamt zeigt die künftige Fahrbahnhöhe im Tunnel.



Die Schneise für die 385 Meter lange Brücke über das Trauntal: Derzeit werden die Fundamente für die Stützen erstellt.