



Sanierung der Elster-Brücke im Zuge der L 673 bei Neudeck, Land Brandenburg

Mit der Sanierung der Brücke über die „Schwarze Elster“ bei Neudeck im südlichen Brandenburg gelang ein beispielgebender Bauwerksumbau, der das ursprüngliche Erscheinungsbild der Bogenbrücke aus Stampfbeton für die Nachwelt erhält.

Flankiert durch Probelastungen zur Ermittlung der tatsächlich noch vorhandenen Tragfähigkeit und intensive rechnerische Untersuchungen konnte der über 100 Jahre alte Betonbogen erhalten werden und durch den Neuaufbau neuer Stirnwände unter Beachtung des alten Erscheinungsbildes die historisch wertvolle Brücke gerettet werden.

Bestehend aus drei Beton-Bögen mit Spannweiten von 18 m – 27 m – 18 m und mit einer Gesamtlänge von 70 m überspannt die Brücke die „Schwarze Elster“ in der Nähe des Ortes Neudeck – ca. 25 km östlich von Torgau – und dient der Überbrückung der Landesstraße 673. Die Breite zwischen den Geländern beträgt 5,70 m, die Gesamtbreite liegt bei 6,40 m. Die Dicke der Betonbögen variiert zwischen 87 und 92 cm, wobei sie 1905 aus dem damals neuen Werkstoff Beton ohne Bewehrung gebaut wurden. Auch die Stirnseiten wurden damals aus Beton errichtet, wobei die Sichtseite durch Anordnung von Fugen gegliedert wurde.

Die Brücke ist für die Menschen der Umgebung von großer historischer und kultureller Bedeutung, nicht zuletzt durch die Rettung des Bauwerks durch einen ortsansässigen Bauern, der die Sprengung der Brücke am Ende des Zweiten Weltkrieges verhinderte. Eine Instandsetzung der über die Jahre sehr baufällig gewordenen, schließlich sogar gesperrten Brücke war damit sowohl aus baukultureller als auch aus gesellschaftlicher Sicht dringend geboten.

Dabei konnten insbesondere die wertvollen Betonbögen erhalten werden, wobei zur Reduktion der Belastung eine Füllung aus Leichtbeton verwendet wurde. Die Seitenwände wurden analog der alten Brücke erneut aus Beton ausgeführt und dabei auch das Erscheinungsbild der gefugten Außenseite, der Nischenausbildung der geschwungenen Gesimsköpfe, der Pfeileraufbauten und der Geländer wieder hergestellt.

Die Instandsetzung wurde in traditioneller Handwerkskunst mit hohem Sachverstand und unter Einsatz experimenteller Tragsicherheitsuntersuchungen bei gleichzeitiger rechnerischer Begleitung außerordentlich vorbildlich und mit hoher Qualität realisiert, so dass eine auch in ästhetischer Hinsicht wertvolle Brücke für die Anforderungen des heutigen Verkehrs, des Denkmal- und des Umweltschutzes erhalten werden konnte.