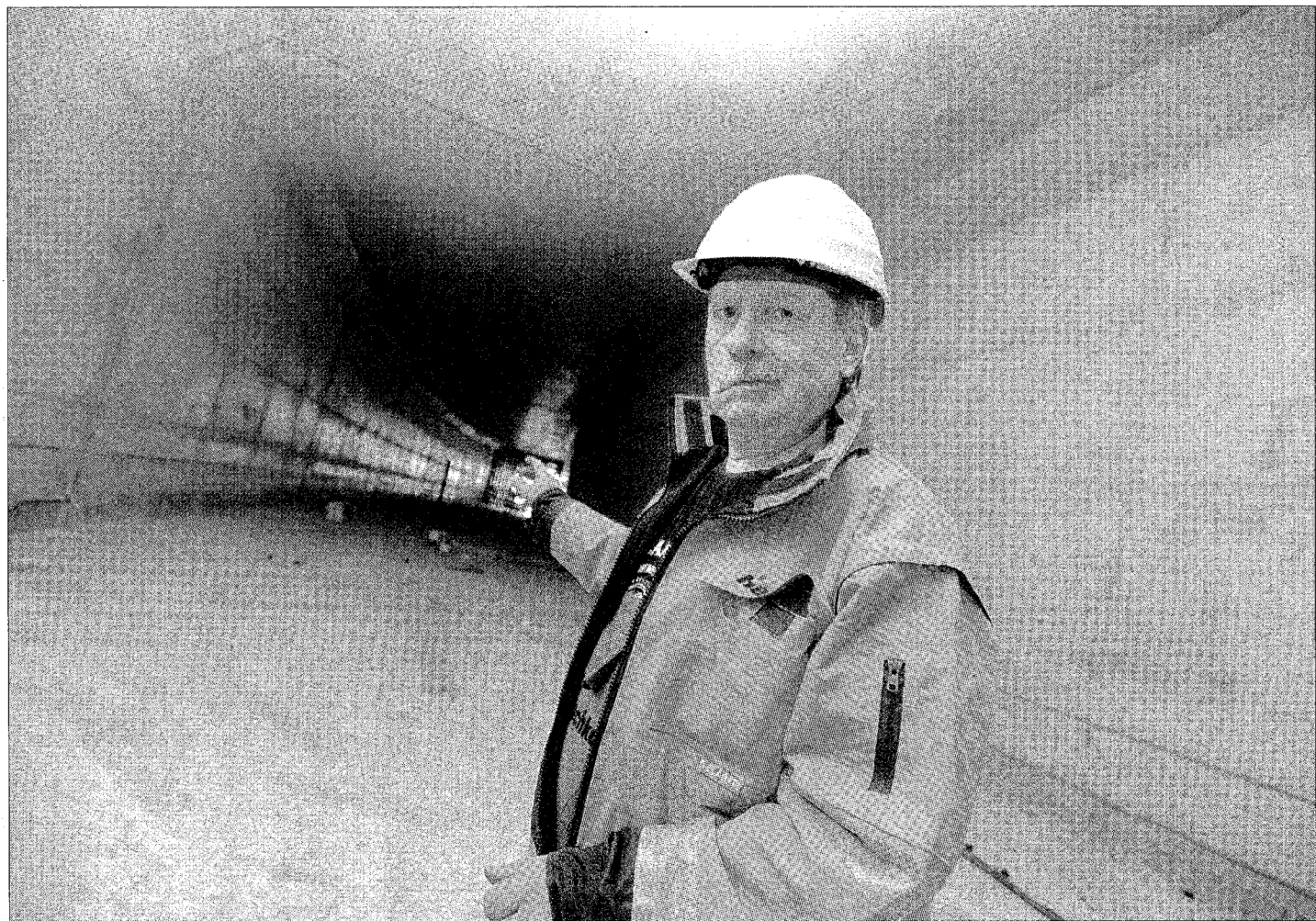


Im Mai kommen erste Stahlteile für die Brücke

Der Bau der Waldschlößchenbrücke geht zügig voran. Anfang Mai sollen die erste Stahlteile mit Schwertransportern am linkselbischen Ufer anrollen. Hergestellt werden sie in Belgien. Im Oktober soll das Mittelteil des Bogens eingehoben werden. Geplant ist, dass die Waldschlößchenbrücke Ende Mai 2011 fertig ist. (SZ) ► Seite 15

Im Oktober wird Brückenbogen eingehoben



Polier Michael Eckardt zeigt, wie lang der östliche Ausfahrtstunnel unter der Bautzner Straße schon ist. Über 100 Meter sind gebaut. Das ist rund ein Drittel der Gesamtlänge. Für Brücke und Zufahrten sind 50 000 Tonnen Beton und 3 000 Tonnen Betonstahl verbaut. An den Zufahrten wurden 35 000 Quadratmeter Asphalt aufgebracht. Beim Bau wurden bislang 160 000 Kubikmeter Erdmassen bewegt.

Fotos: André Wirsig (4)

Die Arbeiten an Dresdens umstrittenstem Projekt gehen zügig voran. Im Mai kommen die Brückenteile.

Von Peter Hilbert
HILBERT.PETER@DD-V.DE

Der Bau der Zu- und Abfahrten zur Waldschlösschenbrücke geht rasant voran. Beim Brückenpicknick am Sonnabend nannte Straßenbauamtschef Reinhard Koettnitz schon den 31. Mai oder den 1. Juni 2011 als Übergabetermin. Im April 2010 soll der Stahlbau der Brücke beendet sein, sodass danach die Fahrbahnplatte gebaut werden kann. Koettnitz erläuterte der SZ auf der Baustelle Details.

► **DER HAUPTTUNNEL**
Das erste Stück des Haupttunnels unter der Radeberger Straße (Grafik 1) ist fertig. Derzeit wird die

Zu- und Ausfahrtsrampe auf der Stauffenbergallee gebaut. 100 Meter der westlichen Stahlbetonwand sind ganz oder teilweise fertig. Auf die bis zu neun Meter tiefen Bohrpfähle wird der sogenannte Kopfbalken aus Stahlbeton gebaut. Steht die Wand, kann die künftige Westfahrbahn der Stauffenbergallee direkt daneben asphaltiert und dann freigegeben werden. Im Mai soll der Verkehr rollen, sagt Koettnitz. Dann kann die nordöstliche Straßenseite gesperrt und die dortige Rampe gebaut werden.

Südlich davon klappt auf der Waldschlösschenstraße die Baugrube des Haupttunnels. Die Sicherungswand zu beiden Seiten, der sogenannte Verbau, steht. Derzeit werden Stahlstützen montiert, auf denen Fußwege gebaut werden. Bald können die Tunnelbauer mit der Fertigung der Betonröhre loslegen. Mitte 2010 soll der Rohbau fertig sein. Dann wird die Fahrbahn der Waldschlösschenstraße gebaut.

► DER OSTTUNNEL

Polier Michael Eckardt ist zufrieden, wie er mit seinen Männern beim Bau der Ostausfahrt (in der Grafik 2) unter der Bautzner Straße vorankommt. Über 100 Meter des 300-Meter-Tunnels unter der Bautzner Straße sind fertig. „Wir liegen im Zeitlimit“, sagt er. „Wegen des Winters mussten wir den Bau fast gar nicht unterbrechen.“

Im Wochenrhythmus werden hier die Bodenplatte und etwas später die Wände des u-förmigen Rahmens betoniert. Im Herbst 2009 soll die Ausfahrt fertig sein.

► DIE LINKSELBISCHEN ANSCHLÜSSE

Der Bau am neuen Abschnitt des Käthe-Kollwitz-Ufers (Grafik 5) ist ins Finale gegangen. Er wird unter der Waldschlösschenbrücke hindurchführen. Schon im Mai soll dort der Verkehr rollen. Dann wird das alte Käthe-Kollwitz-Ufer dort gesperrt, können die Bauleute die Brückenrampen errichten.

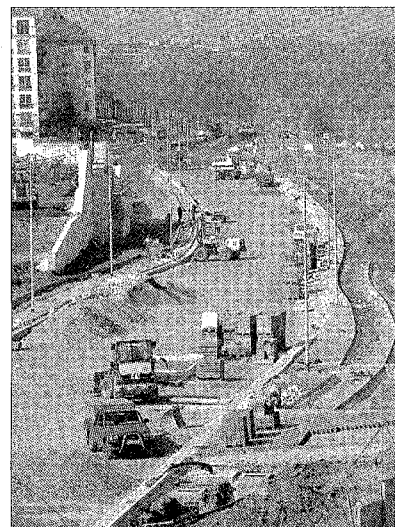
► DER BRÜCKENBAU

Am linken Elbufer werden die meterhoch aus dem Fundament aufragenden Bewehrungsstäbe der Bogenfüße derzeit betoniert. „Dann kommen die auf der rechten Elbseite dran“, erläutert Koettnitz. „Die gesamte Betonage dauert bis Juli.“

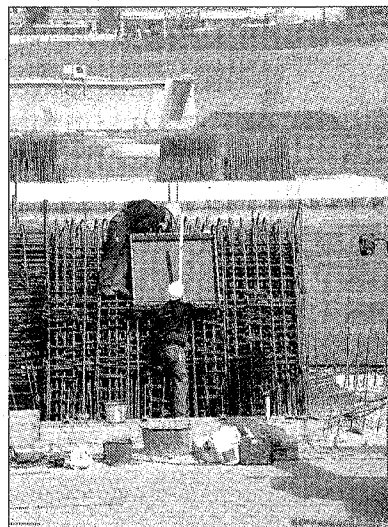
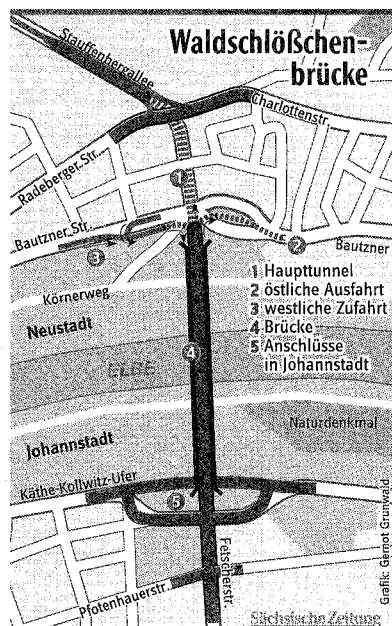
Doch schon Anfang Mai werden die ersten von der belgischen Firma Buyck gefertigten stählernen Brückenteile mit Schwertransportern angeliefert. Koettnitz hofft, dass der Brückenbau so schnell vorangeht, dass im Oktober das Mittelteil des Bogens überm Strom eingehoben werden kann.

► DIE KOSTEN

50 Millionen der geplanten knapp 157 Millionen Euro für Brücke und Zufahrten sind ausgegeben. Das durch günstige Ausschreibungsergebnisse erzielte Finanzpolster werde durch Nachforderungen aufgezehrt. „Wir erwarten noch weitere Nachträge“, sagt Koettnitz.



Der neue Abschnitt des Käthe-Kollwitz-Ufers an der Brücke soll im Mai freigegeben werden.



Ein sogenannter Fuß des Brückenbogens am linkselbischen Ufer wird gerade zum Betonieren vorbereitet.



Die Rampe hinterm Tunnel wächst. Betont wird der Kopf der Stützwand an der Stauffenbergallee.