



Der Projektleiter der Arge, Marcus Fritsch von Eurovia, zeigt auf das letzte Brückenbauwerk, das in Höhe der „Pattusch-Kreuzung“ fertig zu stellen ist. Fotos (3): Kerstin Ardelet

Straßenbau trotz Verkehr und Stau

Arge B 173 ist kurz vor der Fertigstellung ihres bisher größten Bauprojektes

Die Arbeitsgemeinschaft B 173 steht kurz vor dem Abschluss ihrer Arbeiten und damit unmittelbar vor der Übergabe eines der derzeit größten Bauvorhaben in der Landeshauptstadt. Was jetzt noch anliegt, sind vor allem kosmetische Dinge, wie Verschalungsarbeiten an der Brücke kurz vor der „Pattusch-Kreuzung“, Tiefbauarbeiten im Bereich der Haltestellen und Installationsarbeiten an den Straßenbahn-Oberleitungen. Die Bundesstraße selbst ist seit September halbseitig für den Verkehr freigegeben. Die 2,65 Kilometer lange, doppelgleisige Straßenbahntrasse Dresden-Kesselsdorf, mit den insgesamt vier Haltestellenbereichen, soll am 29. November offiziell ihrer Bestimmung übergeben werden. Im Dezember baut deshalb die Arge ihre Containerburg auf der Kesselsdorfer Straße ab, die bis dahin den Bau- und Projektleitern als Domizil diente.

Für den 2,5 Kilometer langen Abschnitt der neuen Bundesstraße zwischen der A 17- Anschlussstelle Gorbitz und dem Betriebshof Gorbitz sind innerhalb der letzten 22 Monate immerhin 630 000 Kubikmeter Erde bewegt worden. „Wir haben in diesem Zeitraum mit knapp 90 Nachunternehmern und Lieferanten außerhalb unserer Arge und zahlreichen, direkt durch die Auftraggeber beauftragten, Unter-

nehmen zusammen gearbeitet“, betont der Projektleiter Marcus Fritsch von Eurovia, zu dessen Aufgabe es auch gehörte, alle zur Arge gehörenden Firmen wie Eurovia, Strabag, Hentschke, Wolf & Müller sowie Teichmann für einen reibungslosen Bauablauf unter einem Hut zu bekommen. Der Part der Arge reichte von Straßen- und Tiefbauarbeiten über den Bau einer Straßenbahntrasse, die den Betriebshof Gorbitz über das Gewerbegebiet „Gompitz-

Park“ mit dem Ortsteil Pennrich verbindet, bis hin zu sämtlichen Ingenieurbauwerken. „Wir haben auf der Strecke vier Brücken, sieben Stützwände und zwei Gabionenwände errichtet“, so Fritsch. Damit der Verkehr trotz dieser immensen Baumaßnahmen weitestgehend ungehindert fließen konnte, war im Vorfeld der Baumaßnahme durch die Landeshauptstadt ein Verkehrsführungsprojekt erarbeitet worden. Auf dessen Grundlage

musste sich die Arge mit der Verkehrsbehörde abstimmen, wenn beispielsweise Medienleitungen verlegt werden sollten.

Als größte Hürde beim Bau der neuen B 173 erwies sich der Baugrund. Der angetroffene Fels war wesentlich schwerer zu lösen als ursprünglich im Baugutachten angenommen. Deshalb musste der Fels aufwendig gesprengt und aufbereitet werden. Zudem waren bei dem fließenden Verkehr zwei große Verkehrsknotenpunkte zu etablieren und zwar in Höhe Coventry-/Kreuzung Kesselsdorfer Straße und dem Gewerbegebiet in Höhe des Möbelhauses Höffner. „Wenn es einen Stau auf der Autobahn gab, wie Anfang des Jahres wegen einer abgerutschten Böschung auf der A 17, dann ging auf der Baustelle, solange bis der Schaden behoben war, für mehrere Tage nichts mehr“, erinnert sich der Projektleiter.

Wer den Verlauf der neuen Bundesstraße von einer Anhöhe in Pennrich aus verfolgt, der mag kaum glauben, dass für den Bau der tiefer gelegten B 173 acht Meter tiefe Einschnitte in das Erdreich notwendig waren. Von einer solchen erhöhten Position lassen sich zugleich auch die neue Autobahntrasse sowie die alte, aber in Kürze neu asphaltierte, Kesselsdorfer Straße überblicken.



Die Fußgängerbrücke verbindet nicht nur die Gompitzer und Altfränkener Gewerbegebiete, die von der B 173 getrennt sind, sie ermöglicht auch den Zugang zur Straßenbahn.