

Keine Gefahr für Autobahn 17

Trotz Maut-Debakel ist Finanzierung gesichert / Verzögerungen wegen Protesten von Umweltschützern

Von Ingolf Seifert

Das Maut-Debakel wird nach Auskunft der zuständigen Behörden keine Auswirkungen auf den Bau der Autobahn 17 haben. „Es gibt keine Abstriche, weder am Zeitplan, noch am Umfang“, erklärten Annette Binniger, Pressesprecherin des sächsischen Wirtschaftsministeriums, und Bernd Rothe, Bereichsleiter der Deges. Die bundeseigene Planungsgesellschaft managt den Bau der A 17 bis zur tschechischen Grenze.

Zurzeit ist die Strecke nur vom Abzweig der A 4 bis nach Dresden-Gorbitz befahrbar. Pünktlich zur Landtagswahl im September dieses Jahres will Sachsens Wirtschaftsminister Martin Gillo (CDU) den nächsten Abschnitt bis zur Anschlussstelle Dresden-Südvorstadt in Bannewitz für den Verkehr freigeben.

Zubringer Bannewitz erst zum Jahresende geöffnet

Die Tunnel Dölzchen und Coschütz sind laut Aussagen Binnigers im Rohbau fertig; die Firma Cegelec baut derzeit die Sicherheits- und Versorgungstechnik ein. Weit gediehen ist ebenso der Ausbau der Bundesstraße 170 über die Bergstraße nach Bannewitz als vierspuriger Autobahnzubringer. Die Stadt Dresden, die für das Projekt zuständig ist, will den Zubringer allerdings erst zum Jahresende übergeben, teilte die Pressestelle des Rathauses auf SZ-Anfrage mit.

Ende Oktober, so Binniger, soll auch in Dresden-Prohlis das rote Band durchgeschnitten werden. Dann ist das erste Teilstück des zweiten A 17-Bauabschnitts samt der Zubringerstraße durch Dres-

den-Nickern fertig gestellt. Es folgt das zweite Teilstück bis Pirna. „Dort werden wir im Mai 2005 die Verkehrsfreigabe feiern“, kündigt Deges-Manager Rothe an.

Anspruchsvollstes Bauwerk auf dem Weg dorthin ist die Lockwitztalbrücke. Im Mai 2005, so Rothe, werde die erste Brückenhälfte übergeben. Der Verkehr kann dann zunächst aber nur einspurig über das Tal rollen. Erst Ende 2005 werde die zweite Brückenhälfte fertig.

Dritter Autobahnabschnitt wird ab Frühjahr gebaut

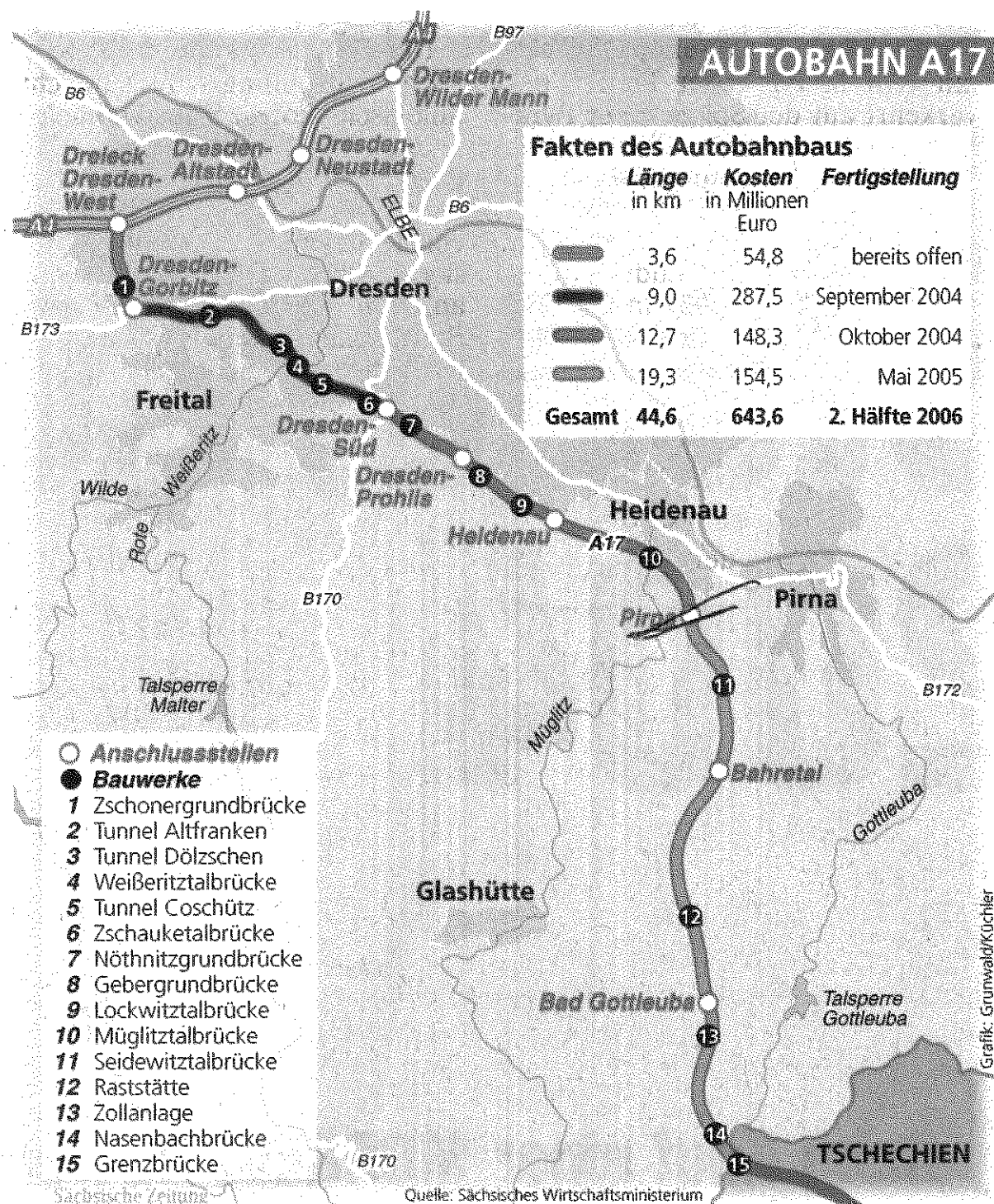
Die Bauarbeiten am dritten A 17-Abschnitt bis zur tschechischen Grenze beginnen in diesem Frühjahr mit den Grundsteinlegungen der Seidewitztal- sowie der Nasenbachbrücke. Rothe: „Wir errichten als erstes die Brücken, damit unsere Baufahrzeuge sie möglichst schnell benutzen können - so schonen wir das normale Straßennetz.“ Mit 150 Metern Spannweite des Mittelbogens sei die Seidewitztalbrücke das anspruchsvollste Bauwerk dieses Abschnitts.

Das A 17-Finale wollen Bund und Land 2006 feiern: „Ich gehe davon aus, dass unsere tschechischen Kollegen in der zweiten Jahreshälfte 2006 die Grenzbrücke vollenden werden“, erklärt Rothe. Sie verbindet Sachsen mit Böhmen bzw. den Deutschen mit dem tschechischen Teil der Autobahn.

Also heißt es frühestens in der zweiten Jahreshälfte 2006: freie Fahrt bis Prag. Ursprünglich war die Freigabe schon Ende 2005 geplant. So steht es jedenfalls in einer vom Bundesverkehrsministerium im Juli 2001 herausgegebenen Broschüre. Als Gründe für die Verzögerung nennt Binniger zum einen die Einsprüche tschechischer Um-

weltschützer. Mit ihren Protesten gegen die Überquerung des Böhmisches Mittelgebirges verzögerten sie das Genehmigungsverfahren in Prag. Bei einem Treffen im September 2003 blieb deshalb deutschen und tschechischen Autobahnplanern nichts anderes übrig, als sich auf einen neuen Fertigstellungstermin zu verständigen: das Jahr 2006. Die Einigung war kaum in trocke-

nen Tüchern, da gab der Streit der EU-Finanzminister um das Loch im deutschen Staatshaushalt zu neuer Sorge Anlass. Doch aus Berlin kommt Entwarnung: „An Sachsens Autobahnen kann mit Hochdruck weitergebaut werden“, teilte das sächsische Wirtschaftsministerium mit. Das Bundesverkehrsministerium habe das dafür notwendige Geld zugesichert.



Grafik: Grunwald/Küchler