

PETER HILBERT

Die Waldschlößchenbrücke

CHRONIK EINES GROSSPROJEKTES

edition Sächsische Zeitung

Urheberrechtlich geschütztes Material

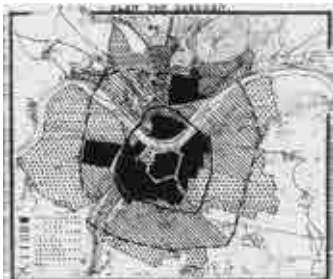
INHALT

Spannende Brückengeschichten	7	Zschierener bieten Brückenbiber Asyl	82
Zahlen und Fakten zur Waldschlöfchenbrücke	10	Der Biber-Flüsterer	83
I. Die Vorgeschichte des Baus		Brückenbiber ist verschwunden	83
Die Geschichte der Waldschlöfchenbrücke bis 1996	11	Die Waldschlöfchenbrücke ist auf der Elbwiese verhüllt	85
Der Brückenwettbewerb	15	Nach Tunnelbau werden Hausmauern wieder errichtet	88
II. Chronik, Auseinandersetzungen, Querelen		Der Brückenbogen wird zum Übersetzen vorbereitet	89
Die schier unendliche Geschichte der Waldschlöfchenbrücke – Eine Chronik	26	Belgier liefern die letzten Brückenteile	91
Der Bürgerentscheid 2005	34	Die letzten Arbeiten vorm Einschwimmen der Brücke	93
Der Versuch, den Welterbtitel zu retten	36	So schwimmt die Brücke über die Elbe	95
Weltkulturerbe – Die Entscheidung	38	Der große Brückentest fällt aus	98
III. 2007–2008: Der Bauaufakt		Die Waldschlöfchenbrücke geht in die Luft	99
Der Brückenbau wird vorbereitet	40	Wie die Waldschlöfchenbrücke über die Elbe kam	101
Sand im Getriebe stoppt den Brückenbau	42	Der Polier sperrt sich selber aus	108
Der Brückenbau geht zügig voran	44	Wie der Brückenbau weitergeht	110
Zufahrten für die Brücke wachsen schnell	46	VI. 2011–2013: Das Finale – letzte Arbeiten	
Brückenfundamente und -widerlager stehen	50	Schweißen überm Strom	111
IV. 2009: Tunnel und Fundamente wachsen		Erste Blicke in die neue Tunnel-Unterwelt	113
Winterlicher Baustopp	52	Als Erster auf der Brücke	115
Tunnel am Waldschlöfchen wachsen	53	Mit Hochdruck zwischen die Brückenbögen	117
Brücken-Stahlbau wird 15 Millionen Euro teurer	54	Der Brückenstreit eskaliert	119
Erstes Tunnelstück ist fertig	56	Anlegestelle wird wieder abgebrochen	121
Neues Käthe-Kollwitz-Ufer wird fertig	58	Die Mehrheit stimmt für Waldschlöfchenbrücke	123
V. 2009–2010: Der Brückenbau geht in die Höhe		Stadtrat stimmt für Brückennamen	125
Die Baustelle rüstet sich für die ersten Stahltransporte	60	Hufi flattert erstmals am Waldschlöfchen	126
Die Nacht, in der die Brückenteile kamen	62	Dresden schaut in die Röhre	128
Zwei Röhren wachsen auf der Waldschlöfchenstraße	63	Brückegegner Wetter	130
Jetzt kommt es auf jeden Millimeter an	65	Betonieren im Takt	132
Die Brückenbögen kommen	70	Freie Fahrt zum gesperrten Tunnel	134
Waldschlöfchen-Blitzer werden vorbereitet	72	Aussichtsplattform am Waldschlöfchen eröffnet	135
Bürgermeister wird der Baustelle verwiesen	73	Sankt Waldschlöfchenbrücke	136
Blitzeis verzögert Bogenschluss	74	Gesprühte Illusion am Waldschlöfchen	138
400 Meter Tunnel-Rohbau steht	75	Waldschlöfchenbrücke erhält Geländer	139
Zeitplan für die Waldschlöfchenbrücke geplatzt	77	Die versteckten Brückenlackierer	140
Am Neustädter Ufer beginnt der Brückenbau	79	Fledermaus-Autobahn für Johannstadt	142
Ein Biber nagt an der Waldschlöfchenbrücke	80	Tunnelfrau ist stolz auf ihre Männer	144
		Maler wünscht sich ein grünes Wunder	146
		Zitteraktion beim Betonieren	148
		Frecher Radler fährt über Brückenbogen	150
		Waldschlöfchenbrücke besteht den Flut-Härtetest	154
		Frischer Asphalt für die Waldschlöfchenbrücke	156

I. Die Vorgeschichte des Baus

DIE GESCHICHTE DER WALDSCHLÖSSCHENBRÜCKE BIS 1996

Die Idee des Baus einer Brücke am heutigen Waldschlösschen reicht bis ins 19. Jahrhundert zurück. Damals wurden die Stadtentwicklung und damit verbunden die Planungen neuer Brücken forciert. Der Generalbauplan der Stadt von 1862 sah die ringförmige Gliederung des Stadtgebietes mit zwei konzentrisch angelegten Ringstraßen vor. Der sollte ein unkontrolliertes Wachstum der Stadt verhindern, geht aus einer Dokumentation des Stadtplanungsamtes hervor. Die Fachleute des Rathauses hatten die Planungshistorie der Waldschlösschenbrücke umfassend erforscht. Die den Stadtkernbereich umfassende innere Zone sollte demnach vom inneren Environweg begrenzt werden. Das ist vom französischen „enviroir“ abgeleitet und bedeutet umgeben, umringen. An den Schnittstellen mit der Elbe wurden Elbquerungen geplant. Gebaut wurde bis zur Jahrhundertwende allerdings nur im inneren Ring. Der entsprach dem späteren 26er Ring der Straßenbahn. Zwischen 1875 und 1877 entstand die Albtbrücke. Die ersten konkreten Ideen dafür gab es zwar bereits 1858. Doch erst nach dem Ende des Deutsch-Französischen Krieges 1871 wurde der Bau möglich. Staat und Stadt einigten sich auf die Finanzierung. Das Vorhaben kostete rund zwei Millionen Reichsmark. Am 19. November 1877 wurde die Brücke feierlich eingeweiht. Getauft wurde sie auf den Namen von König Albert. Als nächste Elbquerung im inneren Ring wurde direkt in Altstadtnähe zwischen 1892 und 1895 die Carolabrücke errichtet. Die rasante Stadtentwicklung im Zuge der Industrialisierung machte diesen neuen Verkehrsweg nötig. Der äußere Ring, im Generalbauplan als Äußerer Environweg benannt, sollte in weiterer Entfernung um den Stadtkern führen. Vorgesehen war, dass er



Generalbauplan 1862

zugleich die Zone der offenen Bauweise von der freien Landschaft abgrenzte. Auf der Ostseite sollte dieser Ring über die heutige Fetscherstraße und Stauffenbergallee führen. Für die Elbquerung war eine Brücke nötig. Die ersten nachweisbaren Planungen für diesen Standort stammen aus dem Jahre 1876. Konkrete Formen nahmen diese Pläne jedoch nicht an, da aufgrund der geringen Besiedlung das Bauwerk noch nicht zwingend nötig war. Als nächster Schritt folgte erst einmal der Bau des bis 1912 „König-Albert-Brücke“ genannten Blauen Wunders zwischen den damals noch selbstständigen Gemeinden Loschwitz und Blasewitz. Möglich wurde er auch, da der Landtag 1884 eine Staatsbeihilfe von 400.000 Mark bewilligte. In knapp zwei Jahren wurde bis 1893 die 3.800 Tonnen schwere Stahlkonstruktion zwischen 1891 und 1893 errichtet.

Indes trieb die Stadtverwaltung die Planung für die



Bebauungsplan Johannstadt-Nord 1900



Hauptverkehrsplan 1937

äußere Ringstraße voran. Im Plan von 1891 wurden die Straßenplanungen für die heutige Fetscherstraße und die jetzige Stauffenbergallee schon so aufeinander abgestimmt, dass ihre Achsen direkt aufeinander ausgerichtet sind. Genauso wurde auch auf der anderen

Seite des äußeren Rings vorgegangen. 1898 gab es konkrete Überlegungen zu Elbbrücken in diesem Gebiet. Diskutiert wurde, die bestehenden Fähren durch Brücken zu ersetzen. Ins Auge gefasst wurden dabei die Elbquerungen an der Prießnitz-Mündung und am Waldschlößchen. Im Bebauungsplan für Johannstadt-Nord von 1900 waren an den Stellen der geplanten Brückenköpfe der künftigen Elbbrücken im Bereich des heutigen Thomas-Müntzer-Platzes und an der Einmündung Fetscherstraße jeweils bereits halbkreisförmige Plätze vorgesehen. So waren Möglichkeiten für die Anbindung von Brücken geschaffen.

Der Johannstädter Bezirksverein hielt es zur Jahrhundertwerte für dringend nötig, endlich eine Brücke zur Radeberger Vorstadt zu errichten. Begründet wurde das mit der stark wachsenden Bevölkerung im Dresdner Osten. Damals hatten Johannstadt, Striesen und Gruna 114.000 Einwohner. Durch eine Brücke sollten auch die Heide und der Albertpark schneller erreichbar sein. Im Jahre 1900 scheiterte jedoch der erste Antrag. Auch ein erneuter Vorstoß blieb 1911 erfolglos. Aus wirtschaftlichen Gründen lehnte die Stadt den Bau ab.

Die nächsten Anläufe zum Bau der Brücke am Waldschlößchen gab es in den 1930er Jahren. Unter Federführung des Dresdner Stadtbaurats Paul Wolf wurde 1934 ein Plan zur Gestaltung des Elbufers in großem Maßstab entwickelt. Der enthielt diese neue Elbquerung. Auch der Hauptverkehrswegeplan von 1937 sah die neue Brücke am Waldschlößchen vor. Zwischen 1926 und 1937 gab es erste Baugrunduntersuchungen und bautechnische Voruntersuchungen. Wegen des Beginns des Zweiten Weltkriegs wurden die Planungen jedoch nicht fortgeführt.

Zu DDR-Zeiten gab es die nächsten Anläufe. In den

60er, 70er und 80er Jahren wurde eine Brücke am Waldschlößchen in verschiedenen Varianten geplant. Es gab verkehrsplanerische Untersuchungen. Das Realisierungsprogramm des Generalverkehrsplanes der Stadt von 1967 sah eine sechsspurige Brücke vor. Der Entwurf von 1978/79 enthielt überdimensionale Brückenköpfe und eine achtspurige Fahrbahn. Damit sollten die geplanten großen Neubaugebiete im Dresdner Norden und Osten angebunden werden. 1984 und 1986 erfolgten weitere Untersuchungen zum Brückenstandort einer vier- oder sechsspurigen Spannbetonbrücke. Das hing auch mit dem bedenklichen Zustand des Blauen Wunders zusammen, das mit einer neuen Brücke entlastet werden sollte. 1988 fasste das Ministerium für Verkehrswesen den Beschluss, eine vierspurige Autobrücke im Zuge des äußeren Stadtrings zu bauen. Im gleichen Jahr begann dazu ein Wettbewerb. 1989 fiel danach die Entscheidung zugunsten einer Schrägseilbrücke mit einem Pylon am Altstädter Ufer. Das Bauwerk sollte etwa 600 Meter lang werden. Das Autobahnkombinat wurde beauftragt, die Planung umzusetzen. Festgelegt war, dass der Bau nach 1990 beginnen sollte. Das hatte bereits das dafür zuständige höchste DDR-Gremium bestätigt. Doch wegen der politischen Wende wurde dieser Plan nicht umgesetzt. Er wurde als überholt und nicht mehr zeitgemäß angesehen. Direkt nach der politischen Wende befasste sich die „Gruppe der 20“ im breiten Dialog mit den Bürgern mit allen Fragen der Stadtentwicklung. Sie war während der friedlichen Revolution die führende Dresdner Oppositionsgruppe. Entworfen wurden Grundlagen der Dresdner Kommunalpolitik. Ein Ergebnis war das „Leitbild für die künftige Verkehrspolitik im Ballungsgebiet Dresden“. Die Waldschlößchenbrücke



Planung 1978-79

war dabei eine feste Größe. Die Stadtverordnetenversammlung bestätigte dieses Leitbild im Januar 1990. Auf der Basis wurde bis 1992 das Verkehrskonzept der Landeshauptstadt erarbeitet und 1994 beschlossen. Auch das enthielt die Waldschlößchenbrücke. Basis der Planung für die Waldschlößchenbrücke war ein „Workshop Elbbrücken“ am 28. und 29. Mai 1996. Daran nahmen namhafte Architekten, Planer, Soziologen, Denkmalschützer, Umweltexperten und Kommunalpolitiker teil. Geprüft wurden dabei fünf Standorte. Im Westen handelte es sich dabei um Neubauten zwischen der Erfurter Straße und dem Os-