

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

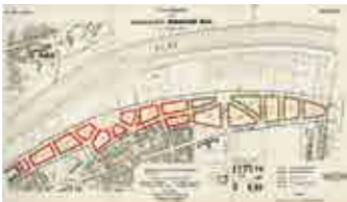
Die Idee des Baus einer Brücke am heutigen Waldschlösschen reicht bis ins 19. Jahrhundert zurück. Damals wurden die Stadtentwicklung und damit verbunden die Planungen neuer Brücken forciert. Der Generalbauplan der Stadt von 1862 sah die ringförmige Gliederung des Stadtgebietes mit zwei konzentrisch angelegten 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 „environer“ 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-