

ERSATZNEUBAU DER BAHNHOFBRÜCKE



MATTHAI

STRABAG

Sparte Straßenbau

SAM

Der Spezialist für schweren Stahlbau

Ein außergewöhnliches Bauwerk
verlangt außergewöhnliche Leistungen

**STADT
DESSAU**

Der Oberbürgermeister

Hans-Georg Otto



Liebe Dessauerinnen und Dessauer,

vor nicht ganz vierzehn Monaten ist der Grundstein für die neue Bahnhofsbrücke gelegt worden. Eine Sorge hatten die am Bau Beteiligten zu diesem Zeitpunkt: Würde die erforderliche Vollsperrung dieses Nadelöhrs zwischen der Innenstadt und den westlichen Stadtteilen die Geduld der Verkehrsteilnehmer überfordern? Das „Verkehrschaos“ blieb glücklicherweise aus, aber wie groß war dennoch die Freude von uns allen, als bereits im Dezember letzten Jahres Fahrbahnbereiche der Brücke freigegeben werden konnten – früher, als geplant.

Jetzt, wo sie fertiggestellt ist, treten alle Schwierigkeiten, die im komplizierten Bauablauf zutage traten, in den Hintergrund. Dem umsichtigen und kooperativen Wirken der vielen am Bau beteiligten Firmen und der einbezogenen Ämter der Stadtverwaltung ist es zu verdanken, dass der Ersatzneubau erfolgreich zu Ende gebracht werden konnte. Die zu querenden Oberleitungen der Bahnstrecke, der spektakuläre Brückeneinschub oder auch die Tücken eines strengen Winters seien hier nur beispielhaft erwähnt.

Die neue Bahnhofsbrücke ist Teil eines Baugeschehens, in dessen Zuge ein Stück neue Stadt entsteht. In ihrem Umfeld findet sich die Baustelle für das Umweltbundesamt, das immer mehr Konturen annimmt, und auch das sanierte historische Gasviertel. Bis 2005 soll mit der Stadteinfahrt Nord und der Bahnhofstraße das Tangentennetz geschlossen werden, wodurch die beiden Bundesstraßen 184 und 185 aus dem Stadtzentrum herausgenommen werden können. Die damit verbundene Verkehrs-entlastung bedeutet mehr Wohn- und Lebensqualität für viele Dessauer.

Mein Dank gilt an dieser Stelle allen, die zum Bau der neuen Bahnhofsbrücke beigetragen haben, so dem Land Sachsen-Anhalt für die finanzielle Förderung, den Baubetrieben und Ämtern der Stadtverwaltung, aber auch den Anwohnern, sowie den Institutionen und Unternehmen der näheren Umgebung, die mit viel Geduld den nicht immer zu vermeidenden Lärm ertragen haben, den eine Baustelle dieses Ausmaßes mit sich bringt.



Die Brücke im Wandel der Zeit



Planungsskizze von 1906



Fertigstellung 1909



Umgebaute Brücke 1956



Fertiggestellte Brücke
im Mai 2003

Die Konzeption

Karl-Heinz Bernhardt
Leiter Tiefbauamt

Planung und verkehrliche Bedeutung der neuen Bahnstiftsbrücke in Dessau

Das Verkehrskonzept der Stadt Dessau sieht den Neubau eines Tangentenstraßensystems vor, das die großen Gewerbe- und Industriegebiete der Stadt verbindet, den Bundesstraßenverkehr aufnimmt und Stadtzentrum und Wohngebiete vom Straßenverkehr entlastet. Die stadtverträgliche Verlagerung der Ortsdurchfahrt der B 184 spielt dabei eine Schlüsselrolle. Große Abschnitte der neuen B 184 konnten mit der Fertigstellung der Südanbindung, der Süd- und der Westtangente bereits dem Verkehr übergeben werden. Der Ersatzneubau der Bahnstiftsbrücke vollendet nun den I. Bauabschnitt des noch fehlenden Lückenschlusses der neuen Ortsdurchfahrt der B 184 im Norden Dessaus. Im Jahr 2005 wird sich durch den Bau der Stadteinfahrt Nord und der Bahnstiftsstraße die neue Nord-Süd-Verbindung der B 184 im Dessauer Stadtgebiet endgültig schließen.

Der Ersatzneubau der Bahnstiftsbrücke, Herzstück zwischen Bahnstiftsstraße und Stadteinfahrt Nord, stellte besondere Anforderungen an die Planer. Galt es doch eine Verkehrsanlage zu konzipieren, die zusätzlich zum bestehenden starken Innerortsverkehr auch den künftigen Bundesstraßenverkehr der B 184 aufnehmen muss.

Die Zielprognosen der Verkehrsplaner weisen für die Bahnstiftsbrücke Spitzenbelastungen von ca. 30.000 Kfz/24h aus. Die Bündelung dieses hohen Verkehrsaufkommens im Brückenbereich und dessen Verteilung auf den, durch Gebäudebestand und Denkmalbereiche bedingt, eng gestaffelten Straßenanbindungen der künftigen B 184 erforderte die rechnergestützte Simulation der Verkehrsströme als Basis einer verkehrsgerechten Dimensionierung. Denn nur die Computermodellierung des Verkehrsgeschehens ermöglicht den Blick auf die Verkehrswirkungen der erst im Planungsstadium befindlichen Bahnstiftsstraße

und Stadteinfahrt Nord. Aus den Testergebnissen umfangreicher Signalisierungs- und Koordinierungsvarianten ergaben sich, neben der Verbreiterung des Brückenquerschnittes auf 5 Kfz-Fahrschienen inkl. beidseitigen Fuß- und Radwegen, auch die Notwendigkeit zum Bau einer Unterführung für Stadtbusse, Radfahrer und Fußgänger sowie der koordinierten Signalisierung von fünf Verkehrsknoten im Umfeld der Bahnstiftsbrücke. Die neue Bahnstiftsbrücke wurde als Einfeldbrücke (Stabbogenkonstruktion) konzipiert.

Die neue Bahnstiftsbrücke wurde als 82,50 m lange und 29,75 m breite mit zwei über Querriegel verbundenen Stabbögen (Höhe 15 m) konzipiert, welche auf Großbohrpfählen zu gründen war.

Die Brücke wird zusätzlich mit einem Glatteisfrühwarnsystem ausgestattet. In einem enorm kurzen Zeitraum von nur knapp 5 Monaten wurde das erforderliche Planfeststellungsverfahren durch die zuständige Planfeststellungsbehörde, dem Regierungspräsidium Dessau, durchgeführt. Den europäischen Vergabebedingungen folgend wurde die Planung und die Baurealisierung EU-weit ausgeschrieben.

Die Verkehrsfreigabe der neuen Bahnstiftsbrücke verbessert nicht nur die flüssige und sichere Abwicklung des Straßenverkehrs. Die neue Bahnstiftsbrücke symbolisiert eine kraftvolle und leistungsstarke Verbindung zwischen zwei benachbarten Stadtbereichen östlich und westlich der Bahnlinie. Das Bauhaus, der neue Campus der Hochschule Anhalt, das Georgium, die Baustelle des Umweltbundesamtes sind nur einige Markenzeichen dieser bedeutenden Stadtquartiere, in deren Mitte die neue Bahnstiftsbrücke als interessanter Blickfang und markanter Orientierungspunkt unsere Stadtsilhouette bereichert.



Die ARGE

Bauleute setzen Maßstäbe

Die Stadt Dessau hat im 3. Quartal 2001 die Bauleistungen zum Bauvorhaben „Ersatzneubau Bahnhofsbücke“ ausgeschrieben. In der Angebotsbearbeitung wurden die Bauhauptleistungen wie Abbruch des alten Brückenbauwerkes, Stahlbetonarbeiten, Stahlbauauftragung, Stahlüberbauauftragung und der umfangreich zu realisierende Straßenbau analysiert. Die umfangreich vorliegenden Planungsleistungen bedeuteten in ihrer Komplexität eine überaus anspruchsvolle Bauaufgabe. Um diese Aufgabe realisieren zu können, war es notwendig, dass leistungsstarke Partner sich zur Lösung der Bauaufgabe zusammenfinden. Im Zuge der Angebotsbearbeitung wurde, um die Wettbewerbschancen zu erhöhen, darüber nachgedacht in wieweit technische und andere Nebenangebote der Stadt Dessau angeboten werden können, um ein kostengünstiges und wirtschaftliches Angebot abzugeben. Da für die Realisierung der Baumaßnahme eine Vollsperrung im Herzen der Stadt Dessau eine nachhaltige Behinderung des Verkehrs darstellte, wurde darüber nachgedacht, wie die Verkehrseinschränkungen auf ein Minimum zu reduzieren sind. Im Zuge der Angebotsbearbeitung wurde durch die Gestaltung eines effektiven Bauablaufes, immer unter Berücksichtigung der auch dafür notwendigen Sperrtermine der Gleisanlagen im Bahnhofsbereich, der Gedanke geboren, der Stadt Dessau eine Bauzeitverkürzung bis zur Verkehrsfreigabe um zwei Monate vorfristig anzubieten. Dieses Angebot kam den Wünschen der Stadt Dessau zur Sicherung eines effektiven und konzentrierten Bauablaufes sehr entgegen. Am 06.04.2002 erfolgte die Vollsperrung der Antoinettenstraße, mit den Arbeiten konnte begonnen werden.

Die Technische Geschäftsführung in der Arge wurde durch das Matthäi Bauunternehmen GmbH & Co. KG, Magdeburg übernommen. Als mittelständisches Unternehmen sind wir in den Schwerpunkten Ingenieurbau, Straßen- und Tiefbau tätig. Unsererseits wurden als Bauhauptaufgaben der Abbruch des Altbauwerkes, die Realisierung der Betonwiderlager eines Tunnelbauwerkes und umfangreiche Stützwände aus Stahlbeton realisiert.

Insgesamt wurden durch die Firma Matthäi ca. 6.200 m³ Beton verarbeitet, 700 t Bewehrungsstahl verlegt und 11.000 m³ Boden bewegt. Durch die Firma SAM wurden vor Ort 700 t Stahl für die Herstellung des Stahlüberbaus verschweißt, wofür ca. 10.000 m Schweißnähte erforderlich waren. Für die Herstellung der Straßenkörper wurden durch die Fa. STRABAG ca. 28.000 m³ Dammbaumaterial geliefert und eingebaut, sowie 8.000 m³ bituminöse Fahrbahndecke und 3.600 m³ Geh- und Radwege hergestellt.

Die kaufmännische Geschäftsführung wurde durch die STRABAG AG Sparte Straßenbau, NL Sachsen-Anhalt AST Dessau durchgeführt. Das bundesweit tätige Unternehmen, welches in den Bereichen Straßenbau, Flughafenbau, Gleisbau, Sportstättenbau sowie im Rohrleitungsbau tätig ist, übernahm die Leistungen des Straßenbaus, Leitungsbau und des Landschaftsbau.

Für die Fertigung des Stahlüberbaus wurde die SAM Stahlturn und Apparatebau Magdeburg GmbH tätig. Das auf den schweren Stahlbau spezialisierte mittelständische Unternehmen ist vorwiegend in den Bereichen der Fertigung von Stahltürmen, Straßen- und Eisenbahnbrücken tätig. Durch SAM wurde die Planung des Stahlüberbaus, die Werkstoffprüfung, der Korrosionsschutz, die Vormontage in der Einschubposition und der Einschub des Stahlüberbaus über den DB-AG-Bereich vorgenommen.

Unser Angebot an die Stadt Dessau wurde durch Nebenangebote ergänzt. Diese stellten unter anderem eine Verkürzung der Vollsperrung um zwei Monate und eine Stahlbauoptimierung unter Anwendung freistehender Bögen dar. Ausschlaggebender Aspekt für die Auftragserteilung der Stadt Dessau wurde unser Angebot zur Bauzeitverkürzung. Hierzu wird erwähnt, dass die Verkürzung bei Beibehaltung des Einschubtermins in der 1. Septemberwoche 2002 zu sichern war. Dieser Fixtermin ist durch die Einordnung des DB-AG-Betriebes über 10 Gleise vorgegeben worden.

Durch eine konzentrierte Arbeitsorganisation und zuverlässige Leistungsbereitschaft der ARGE-Partner konnte die Zielstellung zur Inbetriebnahme des Bauwerkes am 15.12.02 erfüllt werden. Die Leistungsfähigkeit der ARGE wurde, insbesondere auch dadurch unterstrichen, dass die Inbetriebnahme unter erschwerten Bedingungen erfolgte, welche durch die Einflüsse des Jahrhundert-Hochwassers in Sachsen-Anhalt und damit verbundenem Arbeitskräfteausfall, der Streikaktivitäten von Vertretern der Gewerkschaft im Herbst 2002 sowie der bereits Mitte Dezember einsetzenden Frostperiode, hart auf die Probe gestellt.

Der Dank der Geschäftsführungen der ARGE-Partner ist an dieser Stelle im besonderen an die Mitarbeiter unserer Firmen sowie die unserer Nachauftragnehmer und sonstiger Partner gerichtet, die in über hundert Nachteinsätzen, mit notwendiger Überstunden- und Wochenendarbeit überdurchschnittliche Einsatzbereitschaft gezeigt haben, um die Baumaßnahme der Stadt Dessau am 15.05.2003 termingerecht übergeben zu können.

Techn. GF Matthäi Bauunternehmen
Sylvia Grohnert



MATTHÄI



STRABAG



SAM
Der Spezialist für schweren Stahlbau

Das Bauvorhaben (1)

Zur Realisierung der Baumaßnahme

Der „Ersatzneubau der Bahnhofsbrücke über die Anlagen der DB AG im Zuge der Ortsdurchfahrt der künftigen B 184n in der kreisfreien Stadt Dessau“ umfasst einen Wertumfang von -11,8 Mio. Euro.

Die Realisierung des Ersatzneubaus Bahnhofsbrücke erfolgte unter Inanspruchnahme der bereit gestellten Fördermittel für die Grunderneuerung von Straßenbrücken über Schienenwege der ehemaligen Deutschen Reichsbahn.

Der Ausschuß für Wirtschaft, Planung und Bau bestätigte am 27.11.2000 mit Registrier-Nr. 86/2000 die Vorzugsvariante zur zukünftigen Brückenkonstruktion. Auf dieser Entscheidungsgrundlage wurde die Fachplanung erarbeitet, die Basis des vorliegenden Maßnahmenbeschlusses ist.

Erläuterungen zum Vorhaben

Das Vorhaben umfasste den Ersatzneubau der Bahnhofsbrücke sowie die erforderliche Baufeldfreimachung (Umverlegung von Medienleitungen, Umbau bahnspezifischer Anlagen), den Ausbau der angrenzenden Straßentrassen der Antoinettenstraße einschließlich der Ausbildung der Knoten mit der geplanten Bahnhofstraße (Westseite) und mit der Stadteinfahrt Nord (Ostseite), die Unterführung zum Busbahnhof sowie die durch die Baumaßnahme bedingten Vorkehrungen für die Verkehrsführung während der Bauzeit. Vorliegende verkehrstechnische Untersuchungen belegten, dass auf der Grundlage des prognostizierten Verkehrsaufkommens ein fünfstreifiger Ausbau der Antoinettenstraße im Brückenquerschnitt erforderlich wurde [zwei Fahrstreifen in Richtung Ziebig (Westen) und drei Fahrstreifen in Richtung Stadtzentrum (Osten)].

Bestandteile der Baumaßnahme waren u.a.:

1. Brückenbau (Abbruch der vorhandenen Brücke, Ersatzneubau)
2. Baufeldfreimachung im Bereich der DB-Anlagen

3. Umverlegung von Leitungen der Versorgungsträger
4. Straßenbau, Straßenbeleuchtung, Lichtsignalanlagen, Straßenbegleitgrün, Stützwände
5. Vorkehrungen für die Verkehrsführung während der Bauzeit
6. Unterführung zum Busbahnhof
7. Straßenbau Hans-Heinen-Straße/Unruhstraße
8. Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Brückenbau

Die abzubrechende Bahnhofsbrücke überführte die Antoinettenstraße 2-streifig mit beidseitig angeordneten Geh-/Radwegen nördlich des Hauptbahnhofes über die Gleisanlagen der DB AG. Die bestehende Brücke (Unterbauten Baujahr 1907) war eine Dreifeldbrücke mit zwei Stützen im Gleisbereich der DB AG. Der Ersatzneubau der Bahnhofsbrücke wurde als Einfeldbrücke (Stabbogenkonstruktion) realisiert. Diese war in der Phase der Baufeldfreimachung und in der Bauausführung sowie auch nach Fertigstellung (Endzustand) das Bauwerk, das die geringsten Eingriffe in den Anlagenbestand (Oberleitung, Signaltechnik, Stellwerk) und in den Bahnbetrieb der DB AG (Gleissperren, Langsamfahrstellen u.s.w.) sicherstellte. Die Brücke wurde zur Verbesserung der Verkehrssicherheit mit einem Glätteis-Frühwarnsystem ausgerüstet.

Bauwerksdaten Stabbogenbrücke

Überbaubreite (Einfeldbrücke)	29,75 m
Bauwerkslänge	82,50 m
lichte Höhe über der DB AG (Forderung der DB AG lt. DS 801)	6,50 m
Brückenklasse	BK 60/30
Brückenfläche	2.455 m ²



SETZPFANDT + LINDSCHULTE
GmbH & Co. KG

Beratende Ingenieure VBI - Magdeburg

Brückenbau • Straßenbau • Hoch-/Tiefbau • Industriebau
Hufenerstraße 1 a Tel. (0391) 7 37 67 0
39108 Magdeburg Fax. (0391) 7 37 67 99



IBA GmbH

Baugrunduntersuchung u.
Kontrollprüfungen Tiefbau

Mohsstraße 21 • 06846 Dessau
Telefon: (03 40) 61 18 18

Ingenieurbüro BERTZ



Straßenbau

■ Beratung

Tiefbau

■ Planung

Wasserbau

■ Bauleitung

Siedlungswasserwirtschaft

Susinger Straße 6 • 06846 Dessau
fon 0340/66126-60 fax 0340/66126-66
mail: ibb@ingenieurbuero-bertz.de
net: www.ingenieurbuero-bertz.de

Die Planung



Planskizze

DE-Consult

Mit Erfahrung und Know-how für städtische Infrastrukturmaßnahmen im Spannungsfeld der bahntypischen Anpassungen übernehmen wir:

- die Ingenieurtechnische Planung für
 - Oberleitungs- und Starkstromanlagen
 - Leit- und Sicherungstechnik
 - Telekommunikationsanlagen
- die Örtliche Bauüberwachung und
- die Bauoberleitung

www.de-consult.de

Kontakt über: Volker M. Heepen

Tel.: 0361 4287-200 | Fax: -250 | heepen@de-consult.de



Die Grundsteinlegung am 3. April 2002

INGENIEUR-
GESELLSCHAFT
DESSAU MBH

KEMPA

ALBRECHTSTRASSE 126
06844 D E S S A U
www.ig-kempa.de

Telefon (0340) 2 52 08-0
Telefax (0340) 2 52 08-25
• E-Mail: kempa.de@ig-kempa.de

Die Beauftragung zur Planung des Bauvorhabens Ersatzneubau Bahnhofstraße erfolgte durch die Stadt Dessau nach europaweiter Ausschreibung an die Planungsgemeinschaft HOECHE & LEDER – KEMPA. Das Vorhaben wurde unter Federführung der Ing.-Ges. KEMPA Dessau mbH geplant und während der Ausführung begleitet. Eine Vielzahl von Partnern aus der Region wurde dabei einbezogen.

Neben dem zur Zeit noch laufenden Vorhaben Ersatzneubau Bahnhofstraße hat die Ing.-Ges. KEMPA Dessau mbH in den vergangenen Jahren in der Stadt Dessau

verschiedene Großprojekte erfolgreich umgesetzt.

Besonders sind dabei zu nennen:

- Neubau der Straßenbahn Dessau-West mit Brauereibrücke über die DB AG
- Neubau der Südtangente mit Brückenbauwerk über die DB AG
- Neubau der Westtangente mit Brückenbauwerk über die DB AG

Durch die Stadt Dessau wurde das Bauvorhaben ausgeschrieben. Danach konnte die ARGE mit der Umsetzung der Baumaßnahme beauftragt werden. Die Bauüberleitung und Bauüberwachung sowie die Projektkoor-

dination der Gesamtmaßnahme wurde durch die Ing.-Ges. KEMPA Dessau mbH fortgeführt. Die Projektentwicklung erfolgte unter der Maßgabe, die Verkehrsfreigabe der Brücke gemäß des Angebotes der ARGE zum Jahresende 2002 sicherzustellen. Dieser Termin wurde eingehalten, obwohl zwischenzeitlich Ergänzungen zum Leistungsumfang beauftragt wurden.

In diesem Zusammenhang ist zu erwähnen, dass die Einordnung und Einbeziehung der Belange der DB AG im Rahmen der Gesamtmaßnahme problemlos erfolgte.

meyer + schubart

Partnerschaft Beratender Ingenieure VBI

Blumensauer Straße 9 31515 Wunstorf
Telefon 05031/9026-0 Telefax -21/22

VSC HALLE

Verkehrssystem Consult GmbH
Ingenieurbüro für Straßenverkehrstechnik
Reichardtstraße 21 • 06114 Halle (Saale)
Tel.: (0345) 30 30-0 • Fax: (0345) 30 30-33



Planungsbüro Lutz Mehlhase
BAUPLANUNG • BAUÜBERWACHUNG

Am Kümmerling 52 • 06849 Dessau • Telefon (0340) 6 58 12 35

Das Bauvorhaben (2)

Baufeldfreimachung im Bereich der DB-Anlagen

Für die Baufreiheit des Brückenbauwerkes waren Anpassungsarbeiten an dem nachfolgend aufgeführten Anlagenbestand der DB-AG erforderlich.

- Anlagen der Leit- und Sicherungstechnik
- Telekommunikationsanlagen
- Anlagen der Oberleitung und Bahnstromversorgung
- Starkstromanlagen
- Tiefbau / Kabeltiefbau

Umverlegungen von Leitungen der Versorgungsträger

Zur Baufeldfreimachung bzw. als Mitverlegung während der Baumaßnahme waren nachfolgende Leistungen an Anlagen von Versorgungsträgern erforderlich:

- Umverlegung der Trinkwasserleitung der DESWA
- Rückbau einer bereits außer Betrieb befindlichen Gasleitung der GVD
- Umverlegung von Stromversorgungsleitungen der DSV
- Umverlegung eines Lichtwellenleiterkabels der MEAG
- Umverlegung von Telekommunikationsleitungen
- Neuverlegung einer Kabeltrasse durch die DATEL

Straßenbau, Straßenbeleuchtung, Lichtsignalanlagen, Straßenbegleitgrün, Stützwände

Der Straßenzug Bahnhofstraße / Bahnhofbrücke / Stadteinfahrt Nord ist ein wesentliches Teilstück der zukünftigen Trasse der Bundesstraße B 184 im Verkehrsnetz der Stadt Dessau. Somit hat die auf der Grundlage des vorliegenden Maßnahmebeschlusses zu realisierende Verkehrsanlage den besonderen Anforderungen des zukünftigen Verkehrsaufkommens zu entsprechen. Die Antoinettenstraße erhielt einen fünfstreifigen

Fahrbahnquerschnitt, welcher die erforderlichen Abbiegespuren in die Bahnhofstraße bzw. die Stadteinfahrt Nord vorsieht. Die Einmündungen Bahnhofstraße und Stadteinfahrt Nord wurden lichtsignalisiert und mit den Lichtsignalanlagen Einfahrt Busbahnhof und Bahnhofskreuzung koordiniert. Die Lichtsignalanlage an der Bahnhofstraße wurde vorerst nur tiefbautechnisch vorbereitet und wird später im Rahmen der Realisierung der Bahnhofstraße komplettiert. Die Antoinettenstraße erhielt beidseitig getrennte Rad- und Gehwege sowie im Bankettbereich straßenbegleitende Baumpflanzungen (Stadt Linden). Die Straßenbeleuchtung wurde aufgrund der Fahrbahnbreite beidseitig angeordnet. Es kamen technische Leuchten, die auch den Anforderungen der DB AG im unmittelbaren Kreuzungsbereich mit ihren Anlagen entsprechen, zum Einsatz. Die Verbreiterung der östlichen Brückenrampe bedingte zur Gewährleistung der Funktionstüchtigkeit des Güterbahnhofes während und nach Abschluss der Baumaßnahme die Anordnung einer Stützwand auf der Nordseite. Der Eingriff war ohne zusätzliche bauliche Maßnahmen zu komprimieren. Die Flügelwand des Widerlagers wurde so ausgebildet, dass die Anbindung der Straßenbahn an die Gleisanlage der Dessau-Wörlitzer Eisenbahn ohne nochmalige Umbauten möglich wurde.

Vorkehrungen für die Verkehrsführung während der Bauzeit

Für die Errichtung der Stabbogenbrücke war eine 10,5-monatige Vollsperrung der Antoinettenstraße eingeplant. Zur Aufrechterhaltung eines möglichst flüssigen und sicheren Verkehrsablaufes während der Vollsperrung waren umfangreiche bautechnische sowie verkehrsorganisatorische Maßnahmen notwendig.



Ingenieurgesellschaft für
Baustoffe und Bautechnik Bischof mbh

Königsborner Str. 19 • 39175 Heyrothaberge
Telefon: (03 92 92) 76 10 • Telefax: (03 92 92) 7 61 99

Schlothauer & Wauer 
Ingenieurgesellschaft für Straßenverkehr

Verkehrstechnischer Entwurf von Straßenverkehrsanlagen
Planung von Lichtsignalanlagen
Verkehrsführungen während der Bauzeit
Verkehrszählungen mit Videotechnik
Adaptive Netzabmessungen
Softwareentwicklung

Wollener Str. 32-34; 12681 Berlin, Tel. 030/93 68 72 0
info@schlothauer.de www.schlothauer.de

Der Bauanfang



Dammverbreiterung Süd

Umleitungsstreckenumbau
und -ertüchtigung mit dem Bau
von Verkehrsinseln

<p>VERLEHNS- UND VERMISSTEN-VEREINIGUNG DIE VERLEHNS- UND VERMISSTEN-VEREINIGUNG FÜR DEN BEREICH SÜDBAYERN UND NÖRDLICHES BAYERN ZUR FÖRDERUNG VON STRASSEN- BAUKONSTRUKTIONEN GÜLTIG AB 1.1.2002</p>		
<p>Verlehnung: 0800 2000 1000 0800 2000 1000 0800 2000 1000</p>		
<p>Verlehnung: 0800 2000 1000 0800 2000 1000 0800 2000 1000</p>		
<p>STRABAG 0800 2000 1000 0800 2000 1000 0800 2000 1000</p>	<p>SAM 0800 2000 1000 0800 2000 1000 0800 2000 1000</p>	<p>KEMPA 0800 2000 1000 0800 2000 1000 0800 2000 1000</p>
<p>IBA GmbH 0800 2000 1000 0800 2000 1000</p>	<p>KÖ-GA 0800 2000 1000 0800 2000 1000</p>	<p>Salfloor Reality 0800 2000 1000 0800 2000 1000</p>



Schadstoffmessung

DE-Consult

Ihr Projekterfolg ist unser Ziel.

Von der Analyse aller Möglichkeiten bis zur Umsetzung der Idee oder technischen Lösung. Unter Berücksichtigung möglicher Risiken.

Im Rahmen der Variantenuntersuchung für den Ersatzneubau der Bahnbrücke übernehmen wir

- die Bewertung hinsichtlich Umfang und Kosten für die bahntypischen Anpassungsmaßnahmen.

www.de-consult.de

Kontakt über: Volker M. Heepen
 Tel.: 0361 4287-200 | Fax: -250 | heepen@de-consult.de



Abbruch

KÖ-GA
 Baustellenabsicherung mit Sicherheit!

**Lichtsignalanlagen * Verkehrstechnik
 Elektrotechnik**

NL, Pöchlendorfer Str. 22 Tel. 0340 / 5 71 05 43
 08047 Bismark Fax 0340 / 5 71 05 44 Zentrale 0183 / 5 63 00 54

www.koe-ga.de

SCHOLLENBERGER

KAMPFWITTEBERGUNG GMBH
 Industriest. 4a, 29227 Celle
 Tel. (0 51 41) 8 88 84-0
 Fax (0 51 41) 8 88 84-40
<http://www.schollenberger.de>



IB SCHOLZ

Ingenieurbüro Falk Scholz
 Büro für Bauplanung und Bauberatung

02 Grenzstraße 20b ☎ (0345) 5 60 33 30
 00112 Halle und (03 45) 5 60 33 66
 Fax (03 45) 5 60 33 38

E-Mail: scholz@ing-buero-falk-scholz.de
www.ing-buero-falk-scholz.de

Das Bauvorhaben (3)

Unterführung zum Busbahnhof

Zur Anbindung des Busbahnhofs an die Unruhstraße wurde die Antoinettenstraße unterführt. Mit der Unterführung wurde eine Zufahrt für die Buslinien aus den nördlichen und östlichen Stadtteilen und eine attraktive Geh- und Radfahrverbindung zwischen dem zukünftigen Umweltbundesamt und dem Hauptbahnhof geschaffen.

Die etwa 50 m lange und 8 m breite Unterführung wurde als offener, überschütteter Stahlbetonrahmen in einer lichten Höhe von 3,60 m ausgeführt.

Straßenbau Hans-Heinen-Straße / Unruhstraße

Eine wesentliche Voraussetzung für die veränderte Führung der Buslinien ist die Verbesserung des Fahrbahnzustandes der Hans-Heinen-Straße sowie der Unruhstraße.

Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Bedingt durch den Ausbau der Verkehrsanlage war ein Eingriff in den vorhandenen Grünbestand unumgänglich. Auf Grund der Verbreiterung und Erhöhung der Straßenrampen waren 52 Bäume zu fällen. Als Ausgleich wurden im Baufeld 56 Stadtlinden als straßenbegleitende Allee neu gepflanzt. Zusätzlich erfolgte eine intensive Gebüsch- sowie Baumgruppenbepflanzung auf den neu entstehenden Böschungen der Straßenrampen. Da der Eingriff direkt im Baufeld nicht ausgeglichen werden konnte, wurde zusätzlich Ersatz geschaffen. Gemäß Landschaftspflegerischem Begleitplan wurde eine doppelreihige Alleebepflanzung der vorhandenen Grünfläche in der Antoinettenstraße zwischen Friedensplatz und Friedrichstraße vorgenommen.

Realisierung der Baumaßnahme

Das Baurecht wurde über Planfeststellung hergestellt. Die bauliche Herrichtung der Umleitungsstrecken wurde als separates Baulos ausgeschrieben und im Herbst 2001 ausgeführt.

Die Baufeldfreimachung im Bereich der DB-Anlagen wurde ebenfalls separat in Abstimmung mit der DB-AG ausgeschrieben und bereits im 2. Halbjahr 2001 realisiert. Alle weiteren Bestandteile der Gesamtmaßnahme waren EU-weit ausgeschrieben und wurden als Gesamtleistung vergeben. Die Gesamtbauzeit wurde mit ca. 18 Monaten veranschlagt, wobei eine ca. 8,5-monatige Vollsperrung der Antoinettenstraße erforderlich wurde, welche in Abhängigkeit von der Genehmigung der Sperrungen im DB-AG-Bereich im April 2002 begann.

Die erforderlichen Sperrungen der Gleise (für Brückenbau und Bahnanpassung) waren langfristig angemeldet und wurden unter Berücksichtigung aller Baumaßnahmen im DB-Netz nur stundenweise zum größten Teil an Wochenenden (nachts) genehmigt. Laut DB-Schreiben vom 28.07.2000 waren zum derzeitigen Fahrplan Sperrungen einzelner Gleise für maximal 4 Stunden (!) möglich.

Die vorhandene Brücke wurde unter Vollsperrung des Straßenverkehrs abgebrochen und durch die neue Brückenkonstruktion ersetzt. Der Brückenüberbau der Stabbogenbrücke wurde parallel zu den Abbrucharbeiten der rückzubauenden Brücke auf der Westseite der Bahnanlagen vormontiert. Der Einschub der Brücke erfolgte feldweise unter Sperrung der jeweiligen DB Gleise. Nach dem Einschub und dem Einbau der Schutzrüstungen wurde die Fahrbahnplatte und im Anschluss die Brückenausrüstung (Geländer, Beleuchtung, Markierung, Glatteismeldeanlage etc.) fertiggestellt. Parallel zum Brückenbau wurden alle Arbeiten in den Rampenbereichen ausgeführt.



G. SCHÖNEMANN
ENTSORGUNG GmbH

e-mail: schoenemann_entsoerger@t-online.de * Internet: www.schoenemann-entsorgung.de

- Containerdienst 1,5m³ - 40 m³
- Abbruch und Demontagen
- Baustellenräumungen
- Erdbau
- Schnitt- u. Metallhandel
- Rekultivierung
- Abholz- u. Baustoffrecycling
- Kompostierung
- Bodenaufbereitung
- Abfallverwertung

Dessau/Anhalt
Tel.: (0346) 5 59 52 16 - 19
Fax: (0346) 5 59 20 52

Dramitz/Bauern
Tel.: (0345) 4 11 94 - 96

Halle
Tel.: (0345) 5 60 62 11 - 12
Fax: (0345) 5 60 62 09



Bahn- und Gleisicherheit GmbH
Niederlassung Halle

Am Güterbahnhof 14 • 06112 Halle (S.)
Tel.: (0345) 5 60 33 72

Der Rückbau



Eine Brücke verschwindet.



Kran- und Schwerlastlogistik
MAXIKRAFT



KRANVERMIEHUNG
MASCHINEN- & SCHWERTRANSPORTE
MONTAGE, DEMONTAGE UND LAGEREI

Zülsdorf • Leipzig • L.-Wittenberg • Dessau • Wolfen • Dresden • Riesa

Telefon 0 34 91 / 68 44 22

Telefax 0 34 91 / 68 44 23

STRABAG

SPARTE STRASSENBAU
NL Sachsen-Anhalt AST Dessau

Robert-Bosch-Str. 56 • 06847 Dessau
Tel. (0340) 5 50 44 16 • Fax (0340) 5 50 44 20

Das Bauvorhaben (4)

Finanzierung

Zur Finanzierung der Gesamtmaßnahme standen der Stadt Dessau Fördermittel aus dem Programm zur Förderung von Maßnahmen der Grunderneuerung von Straßenbrücken in der Baulast von Gemeinden und Landkreisen über Schienenwege der ehemaligen Deutschen Reichsbahn zur Verfügung. Dieses Förderprogramm sah eine 90%ige Förderung vor. Weiterhin wurden alle Leistungen im Zusammenhang mit der Unterführung zum Busbahnhof über das ÖPNV-Investitionsprogramm (Schnittstellenprogramm) mit 90% gefördert. Darüber hinaus förderfähige Kosten wurden mit 75% aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz bezuschusst. Zusätzlich ist eine teilweise Kostenübernahme durch Dritte auf Grundlage des Eisenbahnkreuzungsgesetzes, des Telekommunikationsgesetzes sowie des Straßengesetzes des Landes Sachsen-Anhalt vorgesehen. Die DB AG beteiligte sich an den Kosten des neuen Brückenbauwerkes, da das Bauwerk eine größere lichte Höhe als im Bestand erhalten musste.

Die ARGE optimierte die Ausschreibung wie folgt

- Reduzierung der Bogenabmessungen im Scheitel mit Aufweitung vom 1. Hänger bis zur Auflagerachse
- Bögen freistehend ohne Windverband
- Ausführung Anprallschutz durch Anprallschotte
- Vergrößerung der Querträgerabstände
- Endquerträger als offenes Profil

Damit wurde die Gestaltung der Gesamtkonstruktion vorteilhaft erhöht. Unverändert blieben die Hauptabmessungen, wie Systemhöhe, Stützweite und die Dicke der Verbundplatte.

Die Ausschreibung erfolgte auf der Grundlage eines abgestimmten Amtsentwurfes, wobei durch den Gestaltungsbeirat bereits auf eine Optimierung der sichtbaren Stäbbögen orientiert wurde.

Von ausschlaggebender Bedeutung war jedoch das Nebenangebot Nr. 2, welches die Reduzierung der Vollsperrung und die Verkürzung der Bauzeit um je 8 Wochen beinhaltete. Diese Verkürzung der Vollsperrung und der Bauzeit brachte eine erhebliche Entlastung für den innerstädtischen Verkehr.

Am 04.04.02 begann die Vollsperrung im unmittelbaren Baubereich und Führung des Umleitungsverkehrs. Laut Ausschreibung sollte die Vollsperrung der Antoinettenstraße zum 15.02.03 aufgehoben werden und die Baumaßnahme zum 01.07.03 abgeschlossen sein. Die ARGE bot für die Aufhebung der Vollsperrung den 15.12.02 und für die Baufertigstellung den 15.05.03 an.

Bauzeit Bauvorhaben:

23.11.2001 bis 15.05.2003

Teilfreigabe für KFZ+Fußgänger:

15.12.2002

Bausumme:

7,7 Mio Euro



Industriemontagen Leipzig GmbH Niederlassung Magdeburg

stahlhochbau stahlbrücken sportbauten
behälter messebauten parkhäuser

Berliner Chaussee 46 39114 Magdeburg
Telefon (0391) 81852-0 Telefax (0391) 81852-35
Internet www.imo-leipzig.de

Readymix Baustoffgruppe



Readymix Beton Saale GmbH & Co.KG

Büro Dessau
Industriestr. 23 • 06847 Dessau
Telefon: (03 40) 5 40 64 12

Vormontage und Einschub



Allgemeine Baufeldansicht bei Tag und bei Nacht

Paralleles Bauen - Abriss auf der einen Seite - Vorbereitung des Neubaus auf der anderen Seite



Vorfertigung in der Brückenbauhalle bei SAM Magdeburg und Anfahrt



Der Einschub



SAM
Der Spezialist für schweren Stahlbau

**SLV
HALLE**

Schweißtechnische Lehr- und
Versuchsanstalt Halle GmbH
Köhner Straße 33a, 06118 Halle
Tel.: (03 45) 52 46-0, Fax: -4 12
E-Mail: mail@slv-halle.de
Internet: www.slv-halle.de

- Bau- und Restaurierung (z. B. Stahl, Stahl- u. Holz-
Schweißbau in allen Schweißverfahren)
- Fertigungsbetriebe nach DIN 18802, DIN 4209, DIN 4113 und DIN 4119
- Zertifizierungen nach DIN EN ISO 9001:8 und DIN EN 728:8
- Bauleitung und schweißtechnische Ultraschallmessleistung



Dipl.-Ing. Torsten Rac
Vermessungsbüro

Plausstraße 19 - 06840 Gestau - Telefon/Fax: (03 43) 81 67 48

Das Bauvorhaben (5)

Bauwerk 1:

Bahnhofsbrücke über DB AG Stabbogenbrücke	LOS A
Bauzeit:	04.03.2002 bis 15.12.2002
Bauart:	Stahl-Verbund
Brückenklasse:	60/30
Mülltarlastenklasse:	50/50-100
Einzelstützenweiten:	82,50 m
Gesamtlänge zwischen Endauflagern:	82,50 m
Breite zwischen Geländern:	29,75 m
Fahrbahnbreite:	10,50 m/7,25 m
Brückenfläche:	2454,38 m ²
Fahrbahn:	1545 m ²
Gründung:	je Widerlager 14 Großbohrpfähle (Ø 1,50 x ca. 18 m Länge)
Bewehrungsstahl:	450 t
Beton:	2500 m ³
Stahlkonstruktion:	700 t
Bögen:	
Querschnitt 125 x 80 cm	freistehend max. Höhe 15 m
Montage: Werksfertigung, Vormontage	
Einschub	06.09.-10.09.2002

Bauwerk 2:

Stützwand Nordost	LOS C
Bauzeit:	02/2002 - 11/2002
Bauart:	Stahlbeton
Gesamtlänge:	119,10 m
Wandhöhe:	i.M. 6,8 m
Wandfläche:	800 m ²
Wanddicke:	0,40 m bis 1,60 m
Gründung:	Flachgründung
Bodenaushub:	5000 m ³
Bewehrungsstahl:	70 t
Beton:	1252 m ³

Bauwerk 3:

Stützwand DWE	LOS D
Bauzeit:	07/08-2002
Bauart:	Stahlbeton
Gesamtlänge:	18,70 m
Wandhöhe:	max. 8,4 m
Wandfläche:	94 m ²
Wanddicke:	0,40 m bis 1,60 m
Gründung:	Flachgründung
Bodenaushub:	450 m ³
Bewehrungsstahl:	20 t
Beton:	234 m ³

Bauwerk 4/Stützwände und Tunnelbauwerk:

Unterführung / Portale	LOS B
Bauart:	Stahlbeton
Länge Unterführung:	50,70 m
Lichte Weite:	8,05 m
Höhe:	3,60 m
Gesamtlänge der Portale:	80,60 m
Gründung:	Flachgründung
Bodenaushub:	5.500 m ³
Bewehrungsstahl:	150 t
Beton:	1.500 m ³

LOS E

Baumfällungen im Vorfeld des Brückenbaus

Straßenbau (14 Baulose mit DW) LOS F1/F2/F3
Länge der Ausbaufäche: ca. 370 m ohne Bauwerk
(Gesamt 470 m)

Dammaufbau:	28.000 m ³
Straßenfläche:	ca. 8.000 m ²
Nebenanlagen:	ca. 3.600 m ²
Rasen/Vegetationsflächen:	ca. 7.200 m ² ab 01- 04/2003

Mitverlegung/Umverlegung der Medien ca. 3.000 m
Datei/Telekom/Kabel Deutschland/LSA
Kanal-Leitungen und Straßen-
entwässerungsleitungen 600 m

LOS G 1

Markierungen u. Beschilderungen Verkehrszustand 1

LOS G 2

Markierungen u. Beschilderungen Verkehrszustand 2
Stadteinfahrt Nord benutzbar

LOS H

Straßenbegleitgrün

LOS I Auftraggeber DW

Umverlegung/Neuverlegungen
Trinkwasserleitungen DESWA
Stromleitungen DSV
Gasleitungen DVG
Informationsleitung DATEL

LOS K

Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen
Bäume und Sträucher

112 Neupflanzungen von Bäumen

LOS L

Umleitungsstrecke während des Brückenbaus im
Stadtgebiet Dessau

LOS 1

bautechnische Ertüchtigung
der Umleitungsstrecke watis bau

LOS 2

Umbau der Oberleitungs-
anlagen und Kabel der
DB-AG im Baubereich Balfour Beatty

LOS 3

Straßenbeleuchtung zum
Bauvorhaben Fa. Heuser

LOS 4

LSA-Anlagen Ausrüstung Signalbau Huber

in Verbindung mit
Programmierungen der Fa. Siemens

Bauvorbereitung im Baufeld

- Umverlegung MEAG
- Umverlegung ARCOR
- Umverlegung / Neubau Telekomanlagen
und Kabel Deutschland
- Rückbau der DB-AG Güterbahnhofsgleise
im Vorfeld
- Kampfmittelbeseitigungsdienst vorab und
baubegleitend

Umverlegung / Neuorganisation des ÖPNV der Stadt
und in der Region

boschung mecatronic

**Glättemeldeanlagen und
Taumittelsprühanlagen**

abgestimmt auch für Kommunen

www.boschung.de • Fon: 06252-9941-0



GALABAU DESSAU-ZIEBIGK

Gärten-, Landschafts- und Sportplatzbau GmbH
Burgkühnauer Allee 1 • 06846 Dessau

Tel.: (0340) 640 250

ÖK-Dienst
Zehler

Österitz 21 Tel. (03 49 27) 2 00 06
06909 Trobitz Fax (03 49 27) 2 00 07

Die Endphase



Die fertige Brücke



Vor der Freigabe



ROHRBERG
Fahrbahn-Markierung

80042 Deussen/Am Eickengraben 23 • Tel. (0340) 2 10 01 01 • Fax (0340) 2 17 90 06

Heuser-Elektrotechnik

Uwe Heuser, Elektromeister - Werkstatt, Johann-Meyer-Straße 12, 06644 Deussau
Telefon (0340) 221 51 83, Fax (0340) 7 91 04 90



Der Baudezernent

Karl Gröger

Leistungsbewertung

Für mich stellt diese Baumaßnahme eine Herausforderung an alle Beteiligten dar. Bereits mit dem vom Stadtrat am 27. Juni 2001 gefassten, wegweisenden Maßnahmebeschluss wird deutlich, in welcher Kürze diese große Baumaßnahme - als wichtiger Bestandteil des Verkehrsentwicklungsplanes der Stadt Dessau - auf den Weg gebracht wurde. Der Bauauftrag für den Brückenabriss und Brückenneubau konnte nach EU-weiter Ausschreibung am 15. November 2001 an eine Bietergemeinschaft aus der Region erteilt werden. Eine der Grundlagen zur Entscheidungsfindung für den Vergabevorschlag bildeten die abgegebenen Nebenangebote, wobei das Nebenangebot von ausschlaggebender Bedeutung war, welches die Reduzierung der Vollsperrung der Antoinettenstraße und die Verkürzung der Bauzeit zum Inhalt hatte. Die in der Tat zum 15.12.2002 vorgenommene Aufhebung der Vollsperrung (Ausschreibungsvorgabe war der 15. Februar 2003) brachte eine erhebliche Entlastung für den innerstädtischen Verkehr mit sich.

Wie war das möglich? Natürlich sind die Firmen - Matthäi - Strabag, NL Dessau - Stahlturn- und Apparatebau Magdeburg - als leistungsstarke Firmen bekannt und haben durch enorme Konzentration von Mensch und Technik diese außergewöhnliche Leistung überhaupt ermöglichen können. Neben den 11 Baulosen der Arge mussten aber noch eine Vielzahl weiterer Arbeiten parallel koordiniert werden, um gegenseitige erforderliche Baufreiheiten und Rückbaufreiheiten gewährleisten zu können.

So wurden u.a. Anlagen der DB AG im Bau- feld umverlegt, wie Oberleitung, Bahnstromversorgung, Leit- und Signaltechnik, Kabeltiefbau; alle Medien im Bau- feld neu trassiert und verlegt, wie Gas- und Trinkwasserleitung, Lichtwellenleiterkabel der MEAG, Telekommunikationsanlagen; Straßen aufgewertet zur sicheren Führung einer großräumigen Umleitung. Die erbrachten Leistungen zeugen von der Wettbewerbsfähigkeit der am Vorhaben tätigen Unternehmen.



Beinahe spektakulär war der minutiöse Abbruch des maroden als auch der nicht unkomplizierte Einschub des neuen Brückenüberbaus. Hier stellte die Eintaktung der Bauarbeiten in die sehr engen Zeitfenster der Vollsperrung der gesamten Gleisanlage der DB AG im Hauptbahnhofbereich eine ganz besondere Herausforderung dar.

Unter Leitung meines Baudezernates wurden über 100 Firmen am Vorhaben koordiniert und bauüberwacht. Aber auch tangierende Ämter, wie das Straßenverkehrsamt, das Polizeirevier Dessau oder auch die DB AG selbst waren zuverlässige Partner zur Schaffung der Voraussetzungen für ein schnelles Bauen.

An dieser Stelle ist es mir sehr wichtig, den Dessauer Bürgern und allen Besuchern unserer Heimatstadt, für ihr Verständnis für die Verkehrsraumeinschränkungen während der Zeit der Vollsperrung der Antoinettenstraße zu danken.

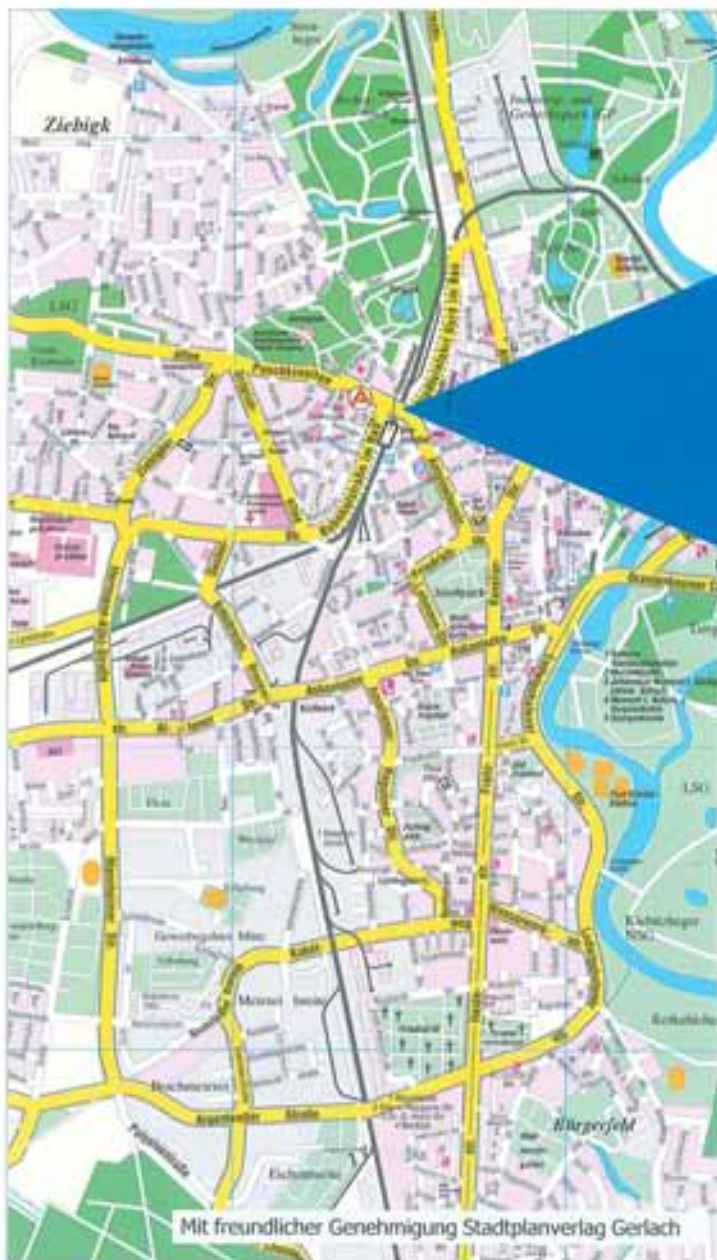
Ich bin davon überzeugt, dass die vorübergehenden Unannehmlichkeiten, die trotz aller vorausschauenden Planungen unumgänglich waren, durch das entstandene anspruchsvolle Ensemble von Ingenieurbauwerken und Verkehrsanlagen schnell in den Hintergrund treten, denn mit der Bahnhofsbau- brücke in der jetzigen Dimension ist wieder ein neues und schönes Stück Dessau entstanden.

MEZ Metallerzeugnisse
Uwe Stockmann GmbH

- Geländerbau; Lärmschutzwände
- Zaun- und Toranlagen / Antriebe
- Erzeugnisse der Baustellen- und Straßenverkehrssicherheit
- leichter und mittlerer Stahlbau

Gräfenhainicher Straße 13
06773 Jüdenberg
Tel.: (03 49 53) 377-0
Fax: (03 49 53) 377-29

VAN SEUMEREN GROUP
MAMMOET
worldwide specialists in heavy lifting and transport



SAM
Der Spezialist für schweren Stahlbau

Stahlturn- und Apparatebau Magdeburg GmbH
Schilfbreite 2 • 39120 Magdeburg
Fon: (03 91) 68 32 21 • Fax: (03 91) 68 20 37
www.sam-md.de

Verkehrsfreigabe 15.12.02

Vorgezogenes Weihnachtsgeschenk an die Dessauer

Wohl keiner, der es nicht als vorweggenommenes Weihnachtsgeschenk empfunden hätte, als am 15. Dezember, Sonntag Vormittag, die neue Bahnbrücke geöffnet wurde. So bitterkalt und zugig wie es an diesem Tage war, ließ es sich von den zahlreichen Gästen der vorzeitigen Freigabe doch keiner nehmen, zu Fuß die Fahrbahnen zu queren und den Bau zu inspizieren, bevor die für Monate unterbrochene Blechkolonne das Nadelöhr zwischen Innenstadt und Ziebigk wieder in Besitz nehmen würde.

Über den Gleisen angekommen, zwischen den Halbbögen der Brückenkonstruktion, verlor Oberbürgermeister Hans-Georg Otto angesichts der rauhen Witterung nicht viel Worte, reichte die Schere einem kleinen Jungen namens Markus, der ohne viel Aufhebens das rot-weiß markierte Band durchschnitt. In Dessau fast schon ein Routineakt, bedenkt man die Vielzahl neuer Straßen und Brücken, die seit den 90er Jahren errichtet wurden. Keine zwei Minuten nach dem Banddurchschnitt rollten die ersten Autos über die Brücke, da war die Vollsperrung endgültig Geschichte.

Für zehneinhalb Monate war diese bei der Grundsteinlegung im April eigentlich anberaumt worden. Aber: „Es wurde richtig straff gearbeitet“, so Projektleiter Siegfried Linke, der mit kleinen Weihnachtsgestecken den verantwortlichen Firmen an jenem 3. Adventssonntag seinen Respekt zollt. Alle haben sich mittlerweile im Speiseraum des Baudezernates am Wörlitzer Bahnhof eingefunden, wo es nach Glühwein und Räucherstäbchen duftet.

Hier im Warmen resümiert Linke das Bau-geschehen, das wie stets seine Tücken

(denkt man nur an die zu querenden Oberleitungen der Deutschen Bahn), aber auch seine Besonderheiten hatte (etwa den Brückeneinschub im September, der durch eine holländische Spezialfirma ausgeführt worden war).

„Insgesamt 105 Firmen sind hier zugange“, sagt Linke, und spricht deshalb von einem „Motor für die Dessauer Wirtschaft“, zumal sich drei Unternehmen dauerhaft in Dessau niederließen.

Freude auch bei Oberbürgermeister Hans-Georg Otto, der in seiner kleinen Ansprache nicht die Brücke allein im Blick hatte: „Hier entsteht ein Stück neuer Stadt“, formulierte er und bezog das in Nachbarschaft bauende Umweltbundesamt sowie das sanierte Gasviertel in diese Betrachtung mit ein. Bis 2005 sollen zudem Nordeinfahrt und Bahnstraße fertig gestellt sein, die sich direkt auf der Brücke treffen und deren Anschlussstücke bereits gebaut sind. „Mit allen Infrastrukturmaßnahmen sind bleibende Werte geschaffen worden und darauf können wir Dessauer stolz sein“, erklärte Otto, um dann noch mit einigen Zahlen aufzuwarten.

Damit es zu der frühzeitigen Entspannung der Verkehrssituation kommen konnte, mussten rund 28.000 Kubikmeter Erdreich bewegt, 5.500 Kubikmeter Beton eingebaut und 8.000 Quadratmeter Straße bitumiert werden. Die Stahlkonstruktion alleine wiegt 700 Tonnen, weitere 700 Tonnen Bewehrungsstahl kommen hinzu.

Von den fünf Fahrspuren stehen den Fußgängern und Radfahrern sowie in beiden Richtungen den Autofahrern je eine Spur zu. Die verbleibenden zwei Fahrbahnsuren werden für den Baustellenverkehr frei gehalten, denn es gibt ja doch noch eine Menge zu tun bis zur endgültigen Fertigstellung der Bahnbrücke am 15. Mai 2003.

„Gutes Wetter wird bis dahin noch reichlich benötigt“, spricht Siegfried Linke am Tag der Verkehrsfreigabe einmal vor sich hin, und es hat den Anschein, als ob er sich schon längst zum Ziel gesetzt hat, den offiziellen Termin zu unterbieten. Die Dessauer lassen sich da gern überraschen.

Amtsblatt Nr. 1/2003



STRABAG

SPARTE STRASSENBAU

NL Sachsen-Anhalt AST Dessau • Robert-Bosch-Str. 56 • 06847 Dessau
Tel.: (0340) 5 50 44 16 • Fax (0340) 5 50 44 20

Straßenbau • Flughafenbau • Gleisbau
Sportstättenbau • Sport- und Rennstreckenbau
Umweltechnik • Kanal- und Rohrleitungsbau

Balfour Beatty
Rail

International erfolgreich realisierte Projekte im Nah- und Fernverkehr geben Ihnen die Sicherheit mit Balfour Beatty Rail den richtigen Partner für die Bahninfrastruktur der Zukunft zu wählen.

Balfour Beatty Rail GmbH
Power Systems

Garmischer Str. 35
81377 München

Tel. + 49 (0) 89 743 19-02
Fax + 49 (0) 89 743 19-250
info.powersystems@bbrail.com

www.bbrail.com

Power & Electrification

© Out-Fit Werbung Halle 2003
Fotos: Stadtarchiv, Out-Fit, Tiefbauamt und
Pressestelle der Stadtverwaltung Dessau

Besonderer Dank gilt:
Uwe Gregor, Siegfried Linke und Carsten Sauer



**Ein außergewöhnliches Bauwerk
verlangt außergewöhnliche Leistungen**