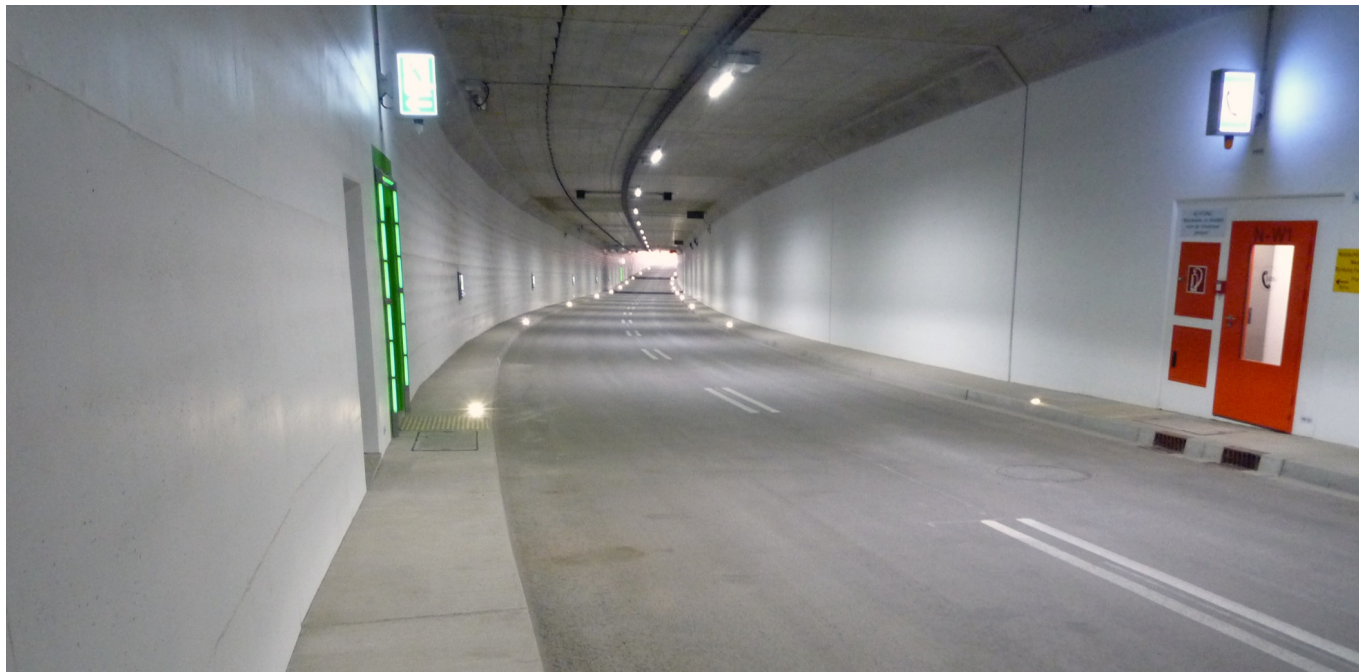


VERKEHRSZUG WALDSCHLÖSSCHENBRÜCKE



Das Bauvorhaben umfasst die Realisierung der rechtselbischen Zu- und Abfahrten der über die Elbe führenden Waldschlößchenbrücke im Innenstadtgebiet von Dresden. Die Zu- und Abfahrten der Brücke erfolgen über mehrere Tunnel- und Rampenbauwerke. Der 455 Meter lange Haupttunnel beginnt mit einer Zufahrtsrampe als 180 Meter langes Trogbauwerk, welches mittels überschnittener Bohrpfahlwand mit Pfahlkopfbalken ausgebildet wird, und endet am rechtselbischen Brückenwiderlager. Der Tunnel wird in offener Bauweise mittels Schalwagen zwischen einem im Mixed-in-Place-(MIP)-Verfahren mit Rückverankerung eingebrachten Baugrubenverbau hergestellt.

Die Ein- und Ausfahrtstunnel in der östlichen und westlichen Bautzner Straße bestehen aus einzelligen, geschlossenen Stahlbetonrahmenkonstruktionen. Diese werden ebenfalls über Rampenbauwerke erschlossen. Die Haupt- und Nebentunnel werden in einem Kreuzungsbauwerk rund zehn Meter unterhalb der Bautzner Straße zusammengeführt.

Neben den genannten Bauwerken umfasst das Bauvorhaben die Herstellung eines Betriebsgebäudes mit Aufzugsanlagen sowie zahlreicher Stützwände, teilweise mit Fertigteilen aus dem hauseigenen Fertigteilerwerk.

Daten & Fakten

Auftraggeber

Auftragssumme

Landeshauptstadt Dresden
Straßen- und Tiefbauamt
Hamburger Straße 19
01067 Dresden

19.000.000 €

Bauzeit

01.2007 – 12.2011

Fertigstellung

12.2011

Leistungen

Herstellung sämtlicher Ingenieurbauwerke

Ort

Dresden

Projektdate

Haupttunnel | Bauart: geschlossener 2-zelliger Stahlbetonrahmen, Gesamtlänge: 455,0 m, Lichte Weite: 2 x 8,75 m, Lichte Höhe: 5,0 m, Überdeckung der Tunnelröhre: bis 4,0 m / Nebentunnel | Bauart: geschlossener 1-zelliger Stahlbetonrahmen, Gesamtlänge: 355,0 m, Lichte Weite: 7,5 m, Lichte Höhe: 4,5 m, Überdeckung der Tunnelröhre: bis 4,5 m / Hauptmengen | Beton für Ingenieurbauwerke: 46.000 m³, Stahl (Tunnel + Verbau): 7.000 t, Verbaufächen für Tunnelverbauten: 13.000 m², Bohrfahlwände: 7.000 m²