

Sächsische Zeitung

FREITALER ZEITUNG

LINKS UND RECHTS DER WEISSERITZ

DIENSTAG
28. OKTOBER 2014



Thomas Krauspe, Bauleiter bei Lasuv, sähe den Radweg gern früher fertig. Doch es gibt unvorhergesehene Probleme.

Foto: Andreas Weiss

Radwegbau verzögert sich

Der erste Abschnitt zwischen Freital und Tharandt sollte vorm Winter fertig sein. Das klappt nicht.

VON VERENA WEISS

Der erste Spatenstich wurde feierlich bejubelt. Zwei Monate ist das her. Bagger wühlen sich seitdem durch den Boden zwischen Freital und Tharandt. Von der insgesamt 2,1 Kilometer langen Radpiste entlang der S 194 ist jedoch noch nicht viel auszumachen. Dabei sollte doch bis zum Wintereinbruch der erste Bauabschnitt vom Ortsausgang Freital bis zum Fischmarkt Voss fertig werden. Die Zeit drängt. Doch es wird eng, für diesen 1,2 Kilometer langen Teilstabchnitt. Bauleiter Thomas Krauspe redet Klartext. „Es war unser Ziel, aber dieses Jahr wird der erste Abschnitt wohl nicht mehr in Betrieb gehen“, sagt Krauspe, der im Auftrag des Landesamtes für Straßenbau und Verkehr (Lasuv) den Radwegbau leitet. Denn bisher sei noch nicht einmal mit dem eigentlichen Bau des Radwegs begonnen worden.

Seitdem das Baufeld entlang der ersten Teilstrecke geräumt wurde, sind die Bauarbeiter damit beschäftigt, zupäckst die Medien im Boden neu zu verlegen. Drei Versorgungsunternehmen sind daran beteiligt, nämlich die Freitaler Strom und Gas GmbH, die Enso Netz GmbH und die

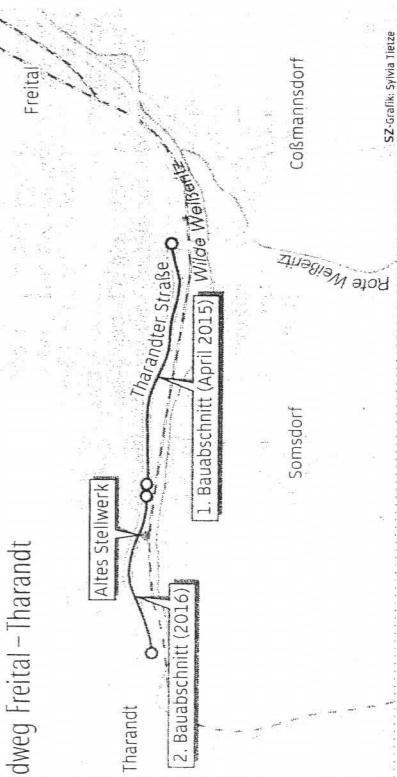
Wasserversorgung GmbH. Letztere hat den geplanten Radwegbau zum Anlass genommen, die Hauptversorgungsleitung, die vom Wasserkwerk Klingenberg nach Freital führt, in dem Bereich hinter dem Ortsausgang Freital zu erneuern. Dabei wird die knapp hundert Jahre alte Stahlleitung auf 740 Meter teilweise durch ein 50 Zentimeter dickes Gussrohr auszutauschen, wie Geschäftsführer Frank Kukuczka gegenüber SZ erklärt. Und genau hierbei gebe es Probleme. Trotz zweier Baugrubengutachten vorab sei erst während der Baumaßnahme festgestellt worden, dass sich im Boden etliche Jahre alte, illegale Müllablagierungen befinden – und das in einem naturschutzrechtlich sensiblen Bereich. Der Müll stamme vermutlich aus der Zeit, als sich hier noch Kleingärten befanden. Bevor die Leitung verlegt werden könnte, müsse der Müll entsorgt und der Boden ausgetauscht werden.

Das koste nicht nur zusätzlich Geld, sondern auch Zeit. Obendrein hätten die Arbeiter mit aufsteigendem Grundwasser zu kämpfen, das nun aufwendig abgepumpt werden müsse. Wegen dieser unvorhergesehenen Umstände sei man bereits im Bauverzug, sagt Frank Kukuczka.

Radweg Freital - Tharandt

Bis zum Wintereinbruch sollen die Arbeiter an der Wasserleitung aber fertig sein. Für das „anspruchsvolle Bauvorhaben“, wie er sagt, seien 442 000 Euro vorgesehen. Eine Baumaßnahme, die den eigentlich Radwegbau mit der geplanten Summe von 265 000 Euro nicht nur in finanzieller Hinsicht übersteigt. Denn der Bau des Radweges selbst sei „nicht das schwierigste Vorhaben“, wie Bauleiter Thomas Krauspe sagt. Zum mindesten nicht in diesem ersten Teilabschnitt. In den nächsten zwei Wochen, sagt Krauspe, soll mit dem eigentlichen Bau des Radweges begonnen werden. Das heißt, das bereits freigeräumte Baufeld in drei bis fünf Metern Abstand zur Staatsstraße wird planiert, verdichtet, eine Frostschutzzicht aufgebracht und dann asphaltiert. „Soweit es die Witterung zu lässt, wird durchgebaut“, sagt Krauspe. Aktuell gehe er aber davon aus, dass der erste Teilstabchnitt der Radpiste wohl erst im Frühjahr fertig werde. Voraussichtlich bis Mitte April soll auf der Höhe des Fischmarktes Voss eine Querung über die Staatsstraße gebaut werden, damit Radfahrer, die dann auf dem neuen Radweg von Freital kommenden per Ampel sicher auf die andere Straßenseite geleitet werden.

Mit dem Weiterbau des Radweges vom Fischmarkt bis zum Ortseingang Tharandt sei nach wie vor erst 2016 zu rechnen. „Es gibt noch erheblichen Abstimmungsbedarf mit der Bahn“, sagt der Bauleiter. An der Engstelle vor und nach der Querung des Pastritzbaches müssen neue Masten der Deutschen Bahn umgesetzt werden. Außerdem ist das Stellwerk nahe den Bahngleisen abzureißen. Auch an der Stützwand zur Straße sind Veränderungen notwendig. Da für den Weiterbau des Radweges Bereiche der Bahn beansprucht werden müssen und auch Sperrpausen im Bahnbetrieb entstehen werden, gestalte sich der zweite, etwa 900 Meter lange Abschnitt bis zur endgültigen Fertigstellung der Radpiste schwierig.



SZ-Grafik: Sylvia Tietze