

Freigabe der „Kirchwegbrücke" (Móst p?i cyrkwinskim pu?u) am 24.03.2011 durch Landrat und Bürgermeister erfolgt

24.03.2011

Radwegebrücke Seidewinkel (Gemeinde Elsterheide) - Daten, Fakten, FAQ

Abmaße:

Spannweite 42 m, Breite 3,83 m

Die Brücke besteht aus FSC* zertifiziertem Bongossi-Holz aus Afrika.

Es ist eine Radwegebrücke und nicht für das Befahren mit Fahrzeugen konzipiert.

Beteiligte Firmen und Institutionen:

- Freistaat Sachsen: Finanzierung
- Gemeinde Elsterheide: Vorhabens- und Baulastträger, Finanzierung
- Lausitzer und Mitteldeutsche Bergbau-Verwaltungsgesellschaft mbH: Projektträger
- Ing.-Holzbau Busmann GmbH aus Schuttdorf: Herstellung und Aufbau der Brücke
- Kasper & Schlechtriem, Straßen- und Tiefbau-Unternehmen GmbH & Co. KG aus Seidewinkel: Fundamentarbeiten zum Brückenaufbau und Leistungen zur Brückenanbindung
- Richard Schulz Tiefbau GmbH aus Schwarzheide: Radwegebau
- Ingenieurbüro für Wasser- und Tiefbau KG (IWT) aus Reinhardtsgrμμα: Ausführungsplanung und Bauüberwachung
- Landestalsperrenverwaltung Sachsen (LTV)
- Landratsamt Bautzen, Untere Wasserbehörde

Wie ist bzw. wird die Brücke in das Radwegenetz eingebunden?

Der fertiggestellte erste Teilabschnitt des Elster-Radweges verläuft auf einer Gesamtlänge von ca. 890 Metern parallel zur Schwarzen Elster, ab der neuen Radwegebrücke bis zur Anbindung an den Kirchweg Seidewinkel neben der Deichkrone und weiter auf der Deichkrone bis zur Straßenbrücke der S234. Auf der Trasse des Alten Kirchweges wurde ebenfalls der Anschluss in Richtung Seidewinkel auf einer Länge von ca. 580 Meter in Asphaltbauweise hergestellt. Die Ausbaubreite für den Radweg beträgt 2,80 Meter zuzüglich 40 cm Bankette auf beiden Seiten. Die Weiterführung ab der Straßenbrücke der S 234 bis zur Ortslage Neuwiese und weiter bis zur Anbindung an den bereits fertig gestellten Radwegabschnitt am Klärwerk Bergen ist geplant. Mit dem anschließenden Ausbau bis zum „Brandenburger Tor" wird der Anschluss an das Lausitzer Seenland erreicht.

Wo liegen die Baukosten der Brücke?

Der Brückenbau erfolgt in Projektträgerschaft der LMBV. Die Baukosten betragen insgesamt rund 520.000 EURO. Finanziert wurde der Bau aus §4-Mitteln des Verwaltungsabkommens zur Braunkohlesanierung, bei einem Eigenanteil von zehn Prozent durch den Vorhabens- und Baulastträger, die Gemeinde Elsterheide. Diese Summe beinhaltet sowohl die Kosten für die Brücke, einschließlich Fundamente usw., als auch die Kosten für die Errichtung der Radwegeteilabschnitte zur Anbindung der Brücke. Rund 1/3 der Gesamtkosten entfallen auf die Brücke an sich.

Warum wurde diese Holzsorte genutzt ?

Bongossi ist extrem hart, rissresistent, formstabil und witterungsbeständig. Wegen der hohen Dichte kann man von Imprägnierungen oder Anstrichen absehen. Wichtig für alle Beteiligten war, dass das Holz FSC-zertifiziert ist. Der FSC (Forest Stewardship Council) wurde 1993 in Folge des Umweltgipfels von Rio ins Leben gerufen. Der FSC ist eine nichtstaatliche, gemeinnützige Organisation, die sich für eine umweltgerechte, sozialverträgliche und ökonomisch tragfähige Nutzung der Wälder unserer Erde einsetzt (www.fsc-deutschland.de).

Welche Wirtschaftswege entstehen noch im Lausitzer Seenland i?

Der größte Teil der Wirtschaftswege ist fertiggestellt. Die LMBV geht davon aus, dass ergänzend, bzw. als Lückenschluss, noch 25 bis 30 km Wege in den nächsten Jahren anzulegen sind.

Was bedeutet der Name „Kirchwegbrücke“ (Móst p?i cyrkwiskim pu?u)?

In der Chronik von Seidewinkel ist zum Namen folgendes zu lesen:

Die Brücke am Kirchweg war für die Seidewinkler die wichtigste Verbindung zur Stadt. Immer wieder repariert und nach der Sprengung 1945 (auch das „Schnippa-Wehr“, das „Köhler-Wehr“ und weitere Brücken wurden gesprengt) neu aufgebaut. Dem Eisgang im Frühjahr 1947 konnte sie nicht standhalten, wurde zerstört und weggerissen. Teile konnten später an der alten Eisenbahnbrücke wieder heraus gefischt und beim Bau des neuen Leiterhauses mit verarbeitet werden. Und wieder folgte ein Neuaufbau. Der zunehmende Verkehr machte fortlaufende Reparaturen erforderlich, die Beschaffung von Material war schwierig. Dazu findet sich im Protokoll: 1945 „Da sich die Gemeindewege in einem sehr schlechten Zustand befinden, hat die Einwohnerschaft zur Kostendeckung einen großen Teil der Instandsetzungsarbeiten durchgeführt – ca. 2500 Arbeitsstunden und 200 Gespannstunden. – Die Instandsetzung der Elsterbrücke ist dringend erforderlich. Das benötigte Holz ist vorhanden und geschnitten-Schwierigkeiten gibt es bei der Beschaffung von langen Nägeln.“ Die Seidewinkler liebten ihre Kirchwegbrücke, immer wieder wurde sie „geflickt“ – sie sollte wenigstens für den Fußgänger- und Radfahrer- Verkehr erhalten bleiben. Aus Sicherheitsgründen musste sie Anfang November 1963 entfernt werden