

# Waldschlößchenbrücke

## Mythos und Realität

### Wie ist der aktuelle Stand des Planungsverfahrens?

Zur Zeit laufen die "Nacharbeiten" der Stadt. Zahlreiche Unterlagen müssen ergänzt oder neu erarbeitet werden. Es fehlen die Antworten zu entscheidend wichtigen Fragen, so konnte die Stadt die verkehrlichen Ziele der Brücke nicht schlüssig darstellen und begründete die Planungen am Waldschlößchen ausschließlich mit einer langen Planungshistorie und politischen Beschlüssen des Stadtrates. Die Untertunnelung der Elbe als Alternativlösung wurde ebenso unzureichend untersucht wie der Bau einer dritten Marienbrücke anstelle der Waldschlößchenbrücke. Insgesamt umfasst der Nachforderungskatalog des Regierungspräsidiums 42 Einzelpositionen. Darüber hinaus sind weitere Unterlagen nachzureichen, die den Einwendern im Erörterungstermin zugesagt wurden.

Sobald diese Unterlagen vollständig vorliegen, wird das Regierungspräsidium festlegen, in welcher Form eine "Nacherörterung" stattfindet.

Mögliche Entscheidungen des Regierungspräsidiums zur aktuellen Planung sind:

- Die Planung wird wegen gravierender und nicht behebbarer Mängel nicht genehmigt.
- Die Planung wird ausgesetzt, nach einer grundsätzlichen Überarbeitung können die Planungsunterlagen erneut eingereicht und öffentlich ausgelegt werden. (So bereits schon einmal im Jahr 2000 geschehen.)
- Die Planung wird mit Auflagen genehmigt. (z. B. zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen, Re-

duzierung der Leistungsfähigkeit der Brücke, Geschwindigkeitsbegrenzungen, Nachfahrverbot für LKW, Baubeginn erst nach Genehmigung notwendiger Folgebauten u. ä.).

- Die Planung wird ohne Auflagen genehmigt.

Wird die Planung genehmigt, so besteht für die unmittelbar Betroffenen die Möglichkeit, gegen diese Genehmigung zu klagen. Zahlreiche Gewerbetreibende und Hauseigentümer haben dies bereits angekündigt, da sie sich durch den Bau unzulässig beeinträchtigt oder gar in ihrer wirtschaftlichen Existenz bedroht sehen.

Derzeit ist der Ausgang des Verfahrens noch offen. Wir halten die Waldschlößchenbrücke aufgrund der an diesem Standort nicht lösbaren Probleme für nicht genehmigungsfähig und angesichts der finanziellen Notlage der Stadt Dresden für unverantwortbar.

Andererseits ist im Vorfeld der nächsten Wahlen damit zu rechnen, dass nicht nach sachlichen Argumenten, sondern eher nach politischen Vorgaben entschieden wird.

Mit von wesentlicher Bedeutung ist dabei auch die "öffentliche Meinung", auf die Politiker sehr sensibel reagieren. Es ist also immer noch sinnvoll und wichtig, sich mit einer Meinung zu diesem Bauvorhaben öffentlich zu artikulieren.

Mischen Sie sich ein!

Kontakt:

BI Waldschlößchenbrücke

c/o Stadtteilhaus Äußere Neustadt, Prießnitzstr. 18, 01099 Dresden

internet: [www.leben-in-dresden.de](http://www.leben-in-dresden.de)

email: [besser@leben-in-dresden.de](mailto:besser@leben-in-dresden.de)

Spendenkonto

Konto-Nr.: 357 881 691

BLZ: 850 551 42

Kontoinhaber: IG Äußere Neustadt

Stadtparkasse Dresden

Kennwort "Waldschlößchenbrücke"

## **Was erwarten wir von der Waldschlößchenbrücke? Was davon kann (wird) die Brücke erfüllen?**

**Immer wieder stehe ich auf den Elbbrücken im Stau, wir brauchen dringend eine weitere Elbbrücke. Durch die Waldschlößchenbrücke werden die anderen Elbbrücken entlastet, der Stau verschwindet.**

Unbestritten: Nach den Prognoserechnungen werden die anderen Elbbrücken entlastet: die Albertbrücke um 12.000, die Carolabrücke um 7.500 und das Blaue Wunder um 3.500 KFZ/täglich. Das hört sich doch gut an. Aber: Wie spüre ich diese Entlastung? Verschwindet der Stau? Gibt es weniger Lärm? Leider nein. Eine spürbare Lärmreduzierung tritt erst dann ein, wenn sich die Verkehrsmenge halbiert. Das ist an keiner Stelle Dresdens der Fall.

Hingegen: Der Verkehr auf der Fetscherstraße vor dem Uniklinikum wird nach der Prognoserechnung von 7.500 auf 27.000 KFZ/täglich steigen. Eine Zunahme auf 360 Prozent! Das ist enorm

und bringt für die angrenzende Wohnbebauung, das Uni-Klinikum und ein Seniorenwohnheim des DRK eine Überschreitung der Lärmgrenzwerte. Auf der Stauffenbergallee sollen statt derzeit 17.000 KFZ mit der Brücke dann 40.000 fahren, die genau vor den frisch sanierten Wohnblöcken in den Tunnel einfahren bzw. aus ihm auftauchen. Das ist eine Steigerung auf 235 Prozent, zusätzlich verbunden mit "Lärmschlägen", der abrupten Schallpegeländerung bei der Ein- und Ausfahrt der Fahrzeuge am Tunnelmund.

Auch hier werden die gesetzlichen Grenzwerte weit überschritten.

**Der Stau am Schillerplatz nimmt deutlich ab.**

Direkt auf dem Blauen Wunder wird nach der Prognoseberechnung der Verkehr um rund 10 Prozent abnehmen, dafür wird aber gleichzeitig auf dem Käthe-Kollwitz-Ufer und der Naumannstraße durch die Waldschlößchenbrücke der Verkehr um mehr als 20 Prozent zunehmen. Gerade

auf der heute schon problematischsten Staustrecke zum Schillerplatz wird es also nicht weniger, sondern mehr Verkehr geben. Weniger Stau am Schillerplatz?

Leider Fehlannonce!

**Das Blaue Wunder hält nicht mehr lange, es muss dringend ersetzt werden**

"Das Blaue Wunder ist auch bei Hochwasser nicht einsturzgefährdet, es trägt die derzeitige Last bei guter Pflege noch 30 Jahre" (Reinhard Koettnitz, Amtsleiter Straßen- und Tiefbauamt in der DNN vom 05.08.2003) Dann muss Ersatz her. Dieser Ersatz kann aber nicht die Waldschlößchenbrücke sein. Entweder muss das Blaue Wunder restauriert werden oder es muss in unmittelbarer Nähe eine Ersatzbrücke gebaut werden. Selbst als Umleitungsstrecke für eine Sperrung des Blauen Wunders während der Rekonstruktion ist die

Waldschlößchenbrücke denkbar schlecht geeignet, zum Einen ist sie zu weit entfernt und zum Anderen ist die Zufahrt aus Richtung Bühlau auf die Waldschlößchenbrücke durch den "plangleichen Wender" - eine Spitzkehre über die Straßenbahngleise und die Gegenfahrbahn - umständlich und wenig leistungsfähig. Nebenbei: Für den Bau der Waldschlößchenbrücke wird es mehr als zwei Jahre lang erhebliche Behinderungen und wechselnde Umleitungen geben, die Straßenbahnlinie 11 wird für lange Zeit unterbrochen.

**Das Stadtzentrum insgesamt wird deutlich entlastet**

Nach der Prognoseberechnung in den Planungsunterlagen nimmt der innerstädtische Verkehr insgesamt sogar zu. Wohl soll es auf einigen Straßenzügen eine Verkehrsabnahme geben. Aber maximal um zehn bis zwanzig Prozent und nur auf den überörtlichen Hauptverkehrsstraßen. Im Neben-

straßennetz soll sich nahezu nichts ändern. Und: Eine gleiche oder sogar bessere Entlastungswirkung für das Stadtzentrum hätte eine dritte Marienbrücke. Weniger problematisch von den Folgewirkungen und deutlich kostengünstiger als die Waldschlößchenbrücke.

### **Es ist schon soviel Geld verplant worden, nun muss auch gebaut werden Sonst wäre dieser Riesenaufwand ja umsonst**

Ja, bisher hat allein die Planung schon soviel Geld gekostet, wie andernorts eine ganze Brücke. Aber ist es sinnvoll, dem bereits aufgebrauchten Geld noch einmal die zehnfache Summe nachzuschieben? Ist es nicht verantwortungsvoller, eine wenig aussichtsreiche Planung abzurechnen und nicht weiter sinnlos Geld zum Fenster hinauszuerwerfen?

### **Die Wirtschaft braucht die Brücke**

Der Präsident der Handwerkskammer Dresden Claus Dittrich hat in einer Presseerklärung am 2. April 2003 noch einmal ausdrücklich gefordert: »Waldschlößchenbrücke bauen und nicht zerreden lassen«. Er meint weiter, ohne die Brücke, hätte »die gesamte Region und also auch das Handwerk die Folgen zu tragen.« Leider benannte er die Folgen nicht näher, dafür appelliert er nachdrücklich: »Dringend notwendig für Dresden ist vielmehr eine verbesserte Verkehrsinfrastruktur, um Investoren in die Stadt zu holen und für die heimische Wirtschaft taugliche Bedingungen zu schaffen. Was also jetzt in den Bau der Waldschlößchenbrücke investiert werde, ist auch ein Schritt für eine langfristig orientierte Sanierung des Stadthaushaltes.« Soweit der Präsident der Handwerkskammer. Etwas schwer nachzuvollziehen ist zwar, welche Investoren nur mit oder wegen der Waldschlößchenbrücke nach Dresden kommen würden und ansonsten fernbleiben. Er benennt keine. Er benennt auch keinen Mangel an ausgezeichnet erschlossenen und frei verfügbaren Gewerbeflächen, nennt kein Stadtgebiet, dass durch die Waldschlößchenbrücke für die Wirtschaft besser erschlossen und künftig rasant entwickelt wird. Aber er weiß allgemein und grundsätzlich, dass durch die zusätzlichen Ausgaben für diese Brücke langfristig der Stadthaushalt saniert werden kann.

Die konkret betroffenen Gewerbetreibenden sehen das etwas anders. Aus ihrer Pressemitteilung vom 12. September 2003: »Als die Gewerbetreibenden

Es ist schon schlimm genug, wenn 13 Millionen Euro verloren sind.

Noch schlimmer jedoch wäre es, wenn 140 Millionen Euro für ein Projekt ausgegeben werden, das einerseits keine Probleme löst und andererseits mit schwerwiegenden Nachteilen und negativen Folgen verbunden ist.

(in dem Erörterungstermin vor dem Regierungspräsidium) beginnen, die unausweichlichen Gefahren zu schildern, die aus dem Brückenbau resultieren, wird deutlich, dass der Brücke nicht nur Unternehmen, sondern auch deutlich über 100 Arbeitsplätze zum Opfer fallen werden.

Frank Baumgürtel, Pächter des "Brauhaus am Waldschlößchen", lässt keinen Zweifel daran: "Wenn die Brücke kommt, machen wir dicht. Dabei werden rund hundert Arbeitsplätze vernichtet".

Christiane Stulz, Inhaberin der Villa Stulz Wohnkultur, betont, dass mit der Brücke auch ihre Existenz zerstört wird – und mit ihr 10 -noch- sichere Arbeitsplätze.

Auch das Steuerbüro Scholz, Am Meisenberg, wird es nicht mehr geben, wenn die Brücke kommt!

Nicht nur Frau Scholz, Frau Stulz und Frank Baumgürtel, auch Hermann Bürgel, dem die Villa gehört, in dem das Möbelhaus Stulz untergebracht ist, äußert sich entsetzt über das Brückenbauvorhaben, die Defizite in den Planungen und die völlige Mangelhaftigkeit der Planungsunterlagen. Bürgel sieht sich durch den Brückenbau enteignet und kündigt Schadensersatzforderungen an.«

Es sind also Gewerbeunternehmen mit zahlreichen Arbeitsplätze durch den Brückenbau gefährdet.

Der vielbeschworene "Wirtschaftsförderungseffekt" bleibt hingegen nebulös.

### **Fast hundertfünfzig Jahre wird schon über die Brücke geredet, es wird Zeit, dass sie endlich gebaut wird**

Seit 1860 gibt es immer wieder die Idee und verschiedene Pläne, am Waldschlößchen eine Elbbrücke zu bauen. Gebaut wurden allerdings andere Brücken, an die 1860 noch kaum jemand dach-

te: 1875 die Albertbrücke, 1893 das Blaue Wunder, 1895 die Carolabrücke, 1930 die Kaditzer Brücke, 1936 die Autobahnbrücke.

Warum haben unsere Altvorderen immer an ande-

## Bürgerinformation

rer Stelle Brücken gebaut, obwohl die Pläne für eine Waldschlößchenbrücke doch viel älter waren? Ist diese unendliche Geschichte nicht eher ein Indiz dafür, dass dieser Standort sehr problematisch ist? Dass andere Brückenstandorte güns-

tiger und sinnvoller waren?

Soll man an diesem Standort festhalten, nur weil immer wieder der 1860 angedachte Strich über die Elbe von einem Plan auf den nächsten übertragen wurde?

### Brücken verbinden

Auf der Stadtkarte ist dies durchaus der Fall, im praktischen Leben jedoch nicht. Wer mit dem Auto von Striesen in das Preußische Viertel, in die Neustadt oder direkt zum Waldschlößchen will, der muss erhebliche Umwege in Kauf nehmen. Einen direkten Anfahrtsweg gibt es nicht, um zum Waldschlößchen zu kommen, muss man nach der Brücke im Tunnel unmittelbar vor dem Waldschlößchen rechts auf die Bautzener Straße fahren und nach ein paar hundert Metern links in die Fischhausstraße abbiegen. Von der Fischhausstraße muss man wieder links abbiegen, um über die Heideparkstraße/Charlottenstraße das Waldschlößchenareal von hinten anzufahren. Das

ist auch der Weg von der Brücke in's Preußische Viertel und in die Äußere Neustadt. Mit dem Fahrrad ist es kaum günstiger, man muss über enge Serpentinien von der Brücke zur Bautzener Straße hinauffahren und kann dann an einer Ampel die Bautzener Straße queren. Fußgänger werden die Brücke kaum nutzen, für sie ist der denkbar kürzeste Weg von Stadtteil zu Stadtteil über einen Kilometer lang. Einen Kilometer entlang einer vierspurigen stark befahrenen Straße zu gehen, ist vielleicht für extreme Selbsterfahrung ein Erlebnis. Normale Fußgänger werden die Brücke nur im Notfall nutzen.

### Hat die Waldschlößchenbrücke denn nur Nachteile?

Natürlich nicht. Es gibt zwei Funktionen, die der Verkehrszug Waldschlößchenbrücke sehr gut erfüllen kann. Einmal ist sie für den Südosten der Stadt (Striesen, Blasewitz, Leuben, Reick, Prohlis ...) Teil eines Autobahnzubringers zur Autobahn A 4/A 13 in Richtung Berlin. Da ist man durchaus einige Minuten schneller als über andere Trassen. Die zweite Funktion ist der "Bypass" zwischen der A 4/A 17 (Anschluss Hellerau) und der A 17 (Anschluss Prohlis). Auf dieser Trasse von der A 4 (AS Hellerau) über Radeburger Str. und Stauffenbergallee rechtselbisch und linkselbisch Fetscherstr. - Stübelallee - Karcherallee - Rayskistr. - Basteiplatz - Reicker Str. - Cecilienstr. - Dohnaerstr (B172) Wilhelm-Franke-Str. - Goppelner Str. zur A 17 (AS Prohlis) fehlt schon heute nur noch der Lückenschluß "Waldschlößchenbrücke". Diese Trasse soll noch leistungsfähiger werden: Zwischen der Karcherallee und der Fetscherstr.

soll über die Bertolt- Brecht- Allee durch die Kleingartenanlage der Spenerstraße und die Wormser Straße eine neue Straßenverbindung gebaut werden, die Kreuzung Stauffenbergallee/ Königsbrücker Str. soll "niveaufrei" werden.

Mit der Waldschlößchenbrücke entsteht eine Verbindung zwischen den Autobahnen quer durch die Stadt, die um elf Kilometer (!) kürzer als der Weg über die Autobahn selbst und ohne nennenswerte Hindernisse ist. Zudem mautfrei. In den Nachtstunden und bei zugestauter Autobahn (z. B. nach einem Unfall) bietet sich diese Strecke insbesondere für den Schwerlastverkehr an.

Die Frage ist nur, ob diese zwei Funktionen der Waldschlößchenbrücke gewollt und so wichtig sind, dass dafür dieser massive Eingriff in die Elblandschaft, die unbestreitbaren Probleme für die angrenzenden Wohngebiete und die enormen Kosten gerechtfertigt sind.

Nach den Planungsunterlagen werden mit der Waldschlößchenbrücke enorme Verkehrszunahmen für die Wormser/Spenerstraße von derzeit ca. 3.000 auf 19.000 KFZ/täglich mit einem erheblichen Schwerlastanteil vorhergesagt. Derzeit ist ein Schwerlastverkehr praktisch nicht vorhanden.

Dies kann nur damit erklärt werden, dass in den Unterlagen eine neue Straßenverbindung Wormser Straße-Spener Straße (-B.-Brecht-Allee) vorausgesetzt wird, deren Belegung und damit Belastung erst durch die Waldschlößchenbrücke erzeugt bzw. deutlich erhöht wird.

## Waldschlößchenbrücke und Finanzpolitik

Gespräch mit Prof. Udo Becker TU Dresden, Lehrstuhl f. Verkehrsökologie

**Die Planungen zur Waldschlößchenbrücke laufen seit Jahren hin und es gibt immer noch kein Ergebnis. Wie beurteilen Sie die von der Stadt dem Regierungspräsidium zur Entscheidung vorgelegten aktuellen Planungsunterlagen?**

Ich halte aber die Planunterlagen für absolut ungeeignet - damit ist keine Abwägung, keine sinnvolle Entscheidung möglich. Nur drei wichtige Kritikpunkte:

1. Es gibt in den Planunterlagen absolut keine Begründung für die Brücke; nirgendwo steht, wo genau im Dresdner Verkehr ein Problem liegt, wann wo Stau auftritt oder was man dagegen tun kann! Lapidar heißt es nur: Verkehr wird mehr, also bauen wir.

Dabei haben die Messungen der TU Dresden bewiesen, dass der Verkehr durch die Stadt seit 1996 sogar um 30% schneller geworden ist - in Dresden kommt man gut voran, trotz der Probleme an manchen Stellen. Diese Probleme werden aber nirgendwo untersucht oder diskutiert.

2. Um die Brücke zu rechtfertigen, wurde in den Prognosen für den NULLFALL - die Situation ohne Brücke - einfach angenommen, der Verkehr wird weiter stark steigen - und dazu wurden absolut unmögliche Annahmen getroffen. So wurde zum Beispiel unterstellt, dass zwar die Einwohnerzahl zurückgeht, dass aber die Verkaufsflächen in der Stadt in einem unglaublichen Maße zunehmen - und dann fahren im Modell die nicht vorhandenen Menschen zu den zusätzlichen (angenommenen) Läden.

Immer wurde so vorgegangen, dass die Prognosezahlen für den NULLFALL ohne Brücke sehr hoch sind. Hier wurde systematisch zuviel Verkehr unterstellt.

**Wie müssten wir denn anders planen? Oder anders gefragt: Was sagen Sie den denjenigen, die täglich zu den Stoßzeiten im Auto durch den Stau quälen müssen, oder die an der Haltestelle auf ihre, allzu oft ebenfalls im Stau stehende, Straßenbahn warten?**

Genau um diese Probleme geht es. Und da muss zuerst eine Analyse her: Wo klemmt es denn, und wo liegen die Probleme tatsächlich? Was kann man nun tun: Wenn eine Kreuzung überlastet ist, kann man natürlich eine Spur dazubauen, oder man sorgt dafür, dass vielleicht 50 Autofahrer in die Straßenbahn umsteigen - das geht durch einen attraktiven ÖV, man kann das so machen, dass für diese 50 Fahrten der Öffentliche Verkehr echte

3. Dagegen wurden die Berechnungen für den MITFALL - die Brücke ist gebaut -, systematisch zu klein gerechnet. Die Planer haben angenommen, dass die Brücke zu keiner Veränderung im Siedlungs- und Wohnortwahlverhalten führt. Das ist aber in einer Marktwirtschaft vollkommener Unsinn: Natürlich verringert eine Brücke die Reisezeiten und die Kosten und die Unbequemlichkeit der Reise, das soll sie ja - und dann wird - in einer Marktwirtschaft ganz logisch - häufiger und weiter gefahren.

Hier geht es um den sekundär induzierten, also erzeugten, Verkehr - und den gibt es, da herrscht wissenschaftlich kein Zweifel. Er wird zwar in den Planunterlagen beschrieben und auch ausdrücklich erwähnt, nur in den Rechnungen wird er auf Null gesetzt. Und damit sind die Werte für den Mitfall gerade so, dass sich eben die jeweiligen Abgas- und Lärmwerte ergeben.

Weil wir aber wissen, dass Menschen ihr Verhalten ändern, wissen wir auch, dass de facto im MITFALL überall zu kleine Verkehrsmengen bestimmt wurden:

Wird die Brücke gebaut, dann gibt es mehr Verkehr. Auf der Brücke, auf den Zufahrten und auch im restlichen Netz, eben weil Menschen dann ihr Verhalten ändern.

Es liegen eigentlich keine richtigen Werte vor: Man kann gar nicht abwägen oder entscheiden.

Vorteile aufweist, dass die Menschen also freiwillig und gerne und mit Vorteilen umsteigen. Und dann haben die DVB einige Fahrgäste zusätzlich gewonnen, was wiederum die Zuschüsse reduziert: Und Dresden hat dreifach gewonnen: Man muss keine Steuergelder für den Ausbau aufwenden, 50 Leute fanden es richtig vorteilhaft, mit der Bahn zu fahren, und die Stadt spart außerdem noch einige Zuschüsse. Außerdem sinkt dann die

## Bürgerinformation

Luft – und Lärmbelastung, so dass sogar noch die Anwohner gewinnen - solche Lösungen gibt es, man muss sie nur suchen, und man muss endlich raus aus der Ecke, wo es bei jedem Verkehrsproblem einfach nur heißt" Dann müssen wir eben noch mehr bauen!". Wenn ich mich gegen die Brücke ausspreche, dann doch nicht, weil ich den Dresdner Autofahrern etwas Böses antun will, im Gegenteil! ich tue dies, weil genau die jetzt vorge-

legte Lösung diese Probleme nicht löst und den Leuten nicht hilft: Da wird dann eine Brücke gebaut, der Verkehr wächst weiter, und am Ende stehen alle wieder im Stau, nur auf noch höherem Niveau. Einfach nur zu bauen ist keine Lösung: In einer dynamischen Marktwirtschaft ist es kompletter Unsinn, eine zu hohe Nachfrage damit bekämpfen zu wollen, dass man den Verkehr noch billiger, schneller, attraktiver macht.

### **Finanzbürgermeister Vorjohann argumentiert, dass nur durch gute Straßen Investoren nach Dresden kommen.**

Das liest man zwar oft, aber richtig ist es dennoch nicht: Es gibt 1000 Voraussetzungen für ein Unternehmen, hierher zu kommen, und Verkehrswege sind nur eine Voraussetzung. Unsere Verkehrswege sind nun schon einigermaßen gut, es geht hier schneller voran als in Köln oder Stuttgart, und man kommt überall hin - das ist eine Grundvoraussetzung, die ist aber für fast alle Unternehmen erfüllt.

Dann aber braucht man als Unternehmer auch begeisterungsfähige Arbeiter, eine gute Verwaltung, gute Schulen, Opern, einen Stadtgarten, saubere Luft, sichere Wege zu guten Kindergärten, ein Gemeinschaftsgefühl und viel mehr. Welche

Leute wollen Sie denn hier herziehen, wenn wir die besten Straßen, aber keine Kindergärten, keine Schulen, keine Museen, keine lebenswerte Umwelt mehr haben?

Dann kommt doch überhaupt kein zukunftsfähiger Investor mit Ideen hier an - und daran fehlt es, nicht an noch mehr Beton. Zukunftsfähig wäre es, wenn wir stattdessen heute die Investoren locken, die sich in Zukunft zu echten Knüllern entwickeln werden - und das sind intelligente, verkehrsreduzierende, vernetzte Konzepte, und die brauchen eine lebenswerte Umwelt und schlaue Köpfe und einen Computer, sonst nichts. Das wäre im Sinne der Stadt!

### **Lassen Sie uns nochmals auf die Waldschlößchenbrücke zurückkommen: Viele Menschen verknüpfen mit dem Bau dieser Brücke gewisse Hoffnungen. Wie würden Sie denn diese Probleme lösen, wenn Sie das entscheiden könnten?**

Ich denke, Dresden braucht gerade in dieser katastrophalen Finanzlage andere Lösungen als zusätzliche Straßen oder Brücken: Es geht um Gemeinsinn und um die Zukunft. Zur Zeit lese ich in der Zeitung, auf die Brücke dürfe man nicht verzichten, weil sonst die Fördergelder nicht kommen. Tut mir leid, das kapiere ich einfach nicht: Weil uns Bund oder Freistaat 100 Millionen geben, muss ich doch noch lange nichts gut finden, was mich noch immer noch 10 Millionen "Rest-

mittel" kostet und danach dann Jahr für Jahr 1 Million Unterhalt. Was soll das? Auf Fördergelder für etwas, was mich nachher noch mehr Geld kostet und das ich nicht brauche, verzichte ich doch mit Handkuss.

Im Gegenteil: Wer ein solches "Geschenk" annimmt, handelt verantwortungslos, denn er macht schon wieder Schulden auf Kosten der nächsten Jahrzehnte.

*Interview: Thomas Friedlaender, 22. Oktober 2003  
gekürzt. vollständiger Text unter [www.elbwiesen-erhalten.de](http://www.elbwiesen-erhalten.de)*

Kontakt:

Prof. Udo Becker TU Dresden Lehrstuhl f. Verkehrsökologie  
Dresdner Institut für Verkehr und Umwelt, Hettnerstr.1, 01069 Dresden, Raum 7 - 11  
Tel. 0351-46336566, Fax: 0351-46337718 <http://www.verkehrsoekologie.de/>

## Denkmalpflege - keine Probleme?

*Das Landesamt für Denkmalpflege hat zur geplanten Waldschlößchenbrücke folgende Stellungnahme (vollständiger Wortlaut!) abgegeben:*

*»Sehr geehrte Frau Martin, aus denkmalpflegerisch-konservatorischer Sicht bestehen gegen das Vorhaben keine Einwände. Denkmalpflegerische Belange, die aus dem Denkmalstatus benachbarter Kulturdenkmale resultieren, wurden berücksichtigt.*

*Landeskonservatorin Frau Dr. Pollack«.*

*Nach Auffassung des Landesamtes ist der Bau einer Waldschlößchenbrücke offensichtlich ohne jede Wirkung auf denkmalpflegerische Belange. Eine andere Auffassung vertritt der frühere Landeskonservator Prof. Dr. Dr. h. c. Heinrich Magirius, die wir nachfolgend dokumentieren.*

Es gereicht den Dresdnern zur Ehre, daß so lange gegen den Bau dieser Brücke Sturm gelaufen wird.

Es handelt sich hier - anders als in anderen Städten - um eine hoch sensible Situation. An einem sanften Bogen des Flusses stehen der Talaue Hänge gegenüber, die elbabwärts den Blick auf die Innenstadt, elbaufwärts auf ansteigend bergiges Gelände frei lassen. Der berühmte Waldschlößchen-Blick ist einer der wenigen, der die einzigartige Lage der Stadt in der Landschaft zu erfassen gestattet. Sie ist von großzügiger Weite einerseits und maßvoller Überschaubarkeit andererseits geprägt.

Ihre Mitte ist wieder von der Kuppel der Frauenkirche gekennzeichnet, für deren Wiedererstehen sich Menschen in aller Welt eingesetzt haben. Die Frauenkirche ist immer wieder als "Herz und Seele" der Stadt Dresden gezeichnet worden. Was die "Steinerne Glocke" zum Schwingen bringt, ist die Weite der Elblandschaft. Herz und Seele brauchen Raum. Den Dresdnern ist die landschaftliche Situation, in die die historischen Bauten hineinkomponiert worden sind, geschenkt worden. Viele Generationen haben dieses Geschenk zu nutzen

gewußt. Selbst dem traditionsfeindlichen 20. Jahrhundert mit seinen Zerstörungen und absichtsvollen Verfremdungen ist es nicht gelungen, den Klang der Stadtkomposition ganz und gar zum Verstummen zu bringen.

Um so unverständlicher, daß gerade zu dem Zeitpunkt ein Brückenprojekt zu verwirklichen gesucht wird, in dem Dresden mit der Frauenkirche seine "Krone" zurückerhält. Jede andere Möglichkeit, die Verkehrsverhältnisse zu verbessern, jede andere Stelle der Elbüberquerung wäre eher zu akzeptieren.

Mehr und mehr wird erkannt, daß der unsere Zeit bewegende Umweltgedanke nicht nur naturwissenschaftlich-technische Facetten besitzt, sondern auch kulturelle.

Steht selbst die Nützlichkeit des Brückenbauwerks infrage, ist zweifellos die Brücke für das kulturelle Image, daß die Stadt vor aller Welt zu pflegen hat, unheilvoll.

Der "Stadt Bestes" muß auch in Zeiten eingefordert werden, die das Gute auf angeblich unbezweifelbare technische Daten reduziert sehen.

Dresden am 3. September 2003

## Bürgerinformation

### Liebe Brückenbefürworter und -kritiker,

gestatten Sie einige Worte zu unserer Bürgerinitiative. Wir haben uns neben der Vertretung unserer eigenen unmittelbaren Interessen bei diesem Bauvorhaben das Ziel gesetzt, die Bürgerinnen und Bürger bei einer BEWUSSTEN Entscheidung zu unterstützen, indem wir die Knackpunkte der Planung verständlich aufbereiten und als Information zur Verfügung stellen. Auch dieses Faltblatt gehört dazu. Es steht in Ihrer Verantwortung, wie Sie mit diesen Informationen umgehen, wie Sie die Vor- und Nachteile dieses Bauwerkes gegeneinander abwägen. Ob und wie Sie sich positionieren. Misstrauen Sie uns, prüfen Sie kritisch unsere Aussagen und die Ihnen bekannten Gegenpositionen. Überdenken Sie, ob und wieweit Erwartungen und Hoffnungen von einer Waldschlößchenbrücke erfüllt werden. Prüfen Sie selbst anhand der offiziellen Planungsunterlagen unsere Argumente oder stellen Sie Ihre eigenen Argumente dagegen. Oder verzichten Sie auch darauf und entscheiden Sie sich so. Nur stehen Sie dann auch später zu Ihrer Meinung und ziehen Sie sich nicht darauf zurück, dass politische Mehrheiten ja schon stellvertretend für Sie entschieden hätten. Sie sind als Bürger dieser Stadt mit in der Verantwortung selbst oder die verantwortlichen Politiker, welche Stadtteile Dresdens durch die Waldschlößchenbrücke für die Bewohner attraktiver werden, welche Stadtteile durch diese Brücke aufgewertet werden und einen Entwicklungsschub erhalten.

Fragen Sie sich selbst oder die verantwortlichen Politiker, ob Sie mit einem Anwohner der Fettscherstraße oder der Stauffenbergallee tauschen möchten, um die Vorzüge einer Waldschlößchenbrücke und deren verbindende Wirkung hautnah miterleben zu können.

Fragen Sie sich, welchen Zuwachs an Lebensqualität Sie selbst durch die Waldschlößchenbrücke erhalten.

Beantworten Sie sich die Frage, wie eine "Entlastung" des Blauen Wunders von derzeit täglich 34.000 auf reichlich 33.000 Fahrzeuge mit der Waldschlößchenbrücke (ohne WB sollen es 36.000 sein - alle diese Zahlen stammen aus den offiziellen Planungsunterlagen) die Wohn- und Verkehrssituation am Körner- und Schillerplatz verbessert.

Und beantworten Sie sich die Frage, ob diese Vorteile es wert sind, eine der schönsten Stellen des Elbtals im Dresdner Stadtgebiet herzugeben und dies zu Lasten dringlicher anderer Investitionen mit 137 Millionen Euro zu erkaufen.

Wenn Sie die Waldschlößchenbrücke wollen, dann stehen Sie offen dazu, vertreten Sie dies auch später vor Ihren Kindern und Enkeln. Ihre Meinung wird von uns geachtet und akzeptiert. Nur sagen Sie später nicht, Sie hätten die negativen Konsequenzen nicht gekannt, diese nicht bewusst in Kauf genommen.

Wir halten eine Elbquerung an dieser Stelle für unverantwortbar.

Mit freundlichen Grüßen  
Friedrich Boltz / BI Waldschlößchenbrücke

Wenn Sie unsere ausschließlich ehrenamtliche Arbeit unterstützen möchten, würden wir uns darüber sehr freuen. Wir planen weitere Aktionen, um die Bürgerinnen und Bürger zu informieren und für aktive Einmischung zu ermutigen.

Dafür nennen wir Ihnen gerne unser Bankverbindung:

|            |             |               |                        |
|------------|-------------|---------------|------------------------|
| Konto-Nr.: | 357 881 691 | Kontoinhaber: | IG Äußere Neustadt     |
| BLZ:       | 850 551 42  |               | Stadtparkasse Dresden  |
|            |             | Kennwort      | "Waldschlößchenbrücke" |