

# Mythos und Realität

## Was wird mit der Waldschlößchenbrücke versprochen? Was wird sie uns wirklich bringen?

**Die Brücke soll die Innenstadt, das Blaue Wunder und die anderen Elbbrücken entlasten und den Stau beseitigen.**

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: Zwar wird die Albertbrücke am stärksten entlastet, aber dort läuft der Verkehr heute schon weitgehend flüssig. Die Carolabrücke wird um 15 % und das Blaue Wunder gerade mal um 9 % entlastet. Die Autofahrer werden diese Entlastungen kaum wahrnehmen. Sie liegen in den üblichen Schwankungen von Tag zu Tag

Und direkt auf den Brücken wohnt niemand. Wie ist die Entlastung auf den Straßen im Stadtgebiet? Gibt es weniger Lärm? Verschwindet der Stau?

Wer den Dresdner Stadtverkehr kennt, der weiß, dass nicht die Bücken selbst, sondern die weiterführenden Kreuzungen die Engstellen sind. Der Verkehr staut dann in der Folge auf die Brücken zurück.

Und diese Kreuzungen werden nicht spürbar entlastet.

Enorm hingegen sind die Zusatzbelastungen: Auf der Fetscherstraße vor dem Uniklinikum sollen

statt 7.500 auf 27.000 KFZ/täglich fahren. Eine Zunahme auf 360 Prozent! Das bringt für die angrenzende Wohnbebauung, das Herzzentrum, das Uni-Klinikum und ein Seniorenwohnheim des DRK eine erheblich Überschreitung der Lärmgrenzwerte.

Der heute schon stark belastete Fetscherplatz wird durch den zusätzlichen Verkehr zur absoluten Staufalle. 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.

Übrigens:

Im Vergleich der deutschen Großstädte ist das Dresdner Straßennetz reichlich bemessen. Wir haben pro Einwohner deutlich mehr Straßenfläche als beispielsweise Stuttgart. Katastrophal ist allerdings an vielen Stellen der Straßenzustand. Aber angeblich fehlt das Geld für die Instandsetzung.

Fakt ist: Nirgendwo auf der Welt gibt es eine Großstadt, die mit Straßenbau den Stau beseitigt hat.

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

Viele Dresdner sind über den Zustand des "Blauen Wunders" besorgt. Sie glauben, das Blaue Wunder sei marode und die Waldschlößchenbrücke müsse Ersatz schaffen. Dem ist nicht so. "Das Blaue Wunder ist auch bei Hochwasser nicht einsturzgefährdet, es trägt die derzeitige Last bei guter Pflege noch 30 Jahre" (DNN vom 05.08.2003) Ja, dann muss eine Lösung her. Aber nicht irgendwo, sondern direkt vor Ort. Eine denkmalgerechte Generalsanierung kann das Blaue Wunder dauerhaft und voll leistungsfähig erhalten. Technisch ist das ohne Weiteres mach-

bar. Dafür sind allerdings etwa 50 bis 60 Millionen Euro erforderlich, die noch nirgendwo eingeplant sind. Die Waldschlößchenbrücke kann das Blaue Wunder nicht ersetzen, ja sie entlastet das Blaue Wunder nicht einmal spürbar. Die 9 % Entlastung, die uns die Planer versprechen, sind für die Autofahrer nicht spürbar und helfen dem Blauen Wunder nicht.

Selbst als Umleitungsstrecke für eine zeitweilige Sperrung des Blauen Wunders ist die Waldschlößchenbrücke ungeeignet. Dafür muss es eine Behelfsbrücke neben dem Blauen Wunder geben.

## **Aber das Stadtzentrum wird doch deutlich entlastet?**

Diese Behauptung ist falsch. Die Waldschlößchenbrücke bringt für die Innenstadt keine Verbesserung.

Nach den amtlichen Prognosen nimmt der innerstädtische Verkehr durch die Waldschlößchenbrücke insgesamt sogar zu. Durch die Waldschlößchenbrücke sollen 20.000 Fahrzeuge täglich mehr über die Elbbrücken der Stadt fahren als ohne sie. Die bleiben natürlich nicht auf der Brücke, sondern fahren weiter auf den Straßen der Stadt. So soll selbst auf der St. Petersburger Str. der Verkehr durch die Waldschlößchenbrücke von 56.000 auf 58.500 KFZ/täglich ansteigen. Von einer "Verkehrsentlastung" des Stadtzentrums ist in den amtli-

chen Planungsunterlagen nichts zu finden.

Dafür gibt es enorme Zusatzbelastungen der Wohngebiete in Striesen, Blasewitz und in der Neustadt. Wohngebiete werden unerträglich belastet, ohne dass es anderswo in Dresden spürbar besser wird.

Schlimmer noch:

Die Trasse über die Waldschlößchenbrücke ist eine deutliche Abkürzung zwischen den Autobahnen A 13/A 4 und der A 17. Nur 16 statt 27 Kilometer lang. Nachts sind viele Ampeln abgeschaltet und garantiert kein Stau. Dann ist diese Trasse quer durch die Wohngebiete für die Brummi-Fahrer eine willkommene Abwechslung zur eintönigen Autobahnfahrerei, mit der sie gleich noch ein paar Euro Maut sparen können.

## **Es ist schon soviel Geld verplant worden, nun muss gebaut werden**

Bisher hat allein die Planung schon mehr Geld gekostet, als andernorts eine ganze Brücke. Aber ist es sinnvoll, dem bereits aufgebrauchten Geld noch einmal die zehnfache Summe nachzuschieben?

Allein die Zinsen für diesen Bau verschlingen weitaus mehr Geld, als im vergangenen Jahr bei der Jugendarbeit "aus Spargründen" gestrichen wurde.

Schon heute ist nicht genug Geld da, um die vorhandenen Dresdner Straßen in einem erträglichen Zustand zu halten. Der Sanierungstau wächst unaufhaltsam, dringende notwendige Instandsetzungen unterbleiben aus Geldmangel.

## **Die Wirtschaft braucht die Brücke**

Das wird ständig behauptet. Nur wofür? Es gibt in Dresden keinen Mangel an ausgezeichnet erreichbaren und frei verfügbaren Gewerbeflächen. Kein Dresdner Stadtgebiet wird durch die Waldschlößchenbrücke neu erschlossen und wird sich künftig rasant entwickeln. Kein einziger Investor hat sein Engagement in Dresden an den Bau der Waldschlößchenbrücke geknüpft.

Fakt ist hingegen: Eine enorm teure Brücke, die nur über Kredite finanzierbar ist und so außer den Unterhaltskosten noch alljährlich Zins-

Soll künftig kein Schlagloch mehr geflickt werden, nur weil wir eine Waldschlößchenbrücke haben wollen?

Die Stadt Dresden hat einen Schuldenberg von rund 870 Millionen Euro angehäuft, für den jährlich 40 Millionen Euro Zinsen zu zahlen sind. Diese Schulden sind zum überwiegenden Teil durch überdimensionale Straßenbauprojekte wie den Tunnel am Hauptbahnhof und die Autobahnzubringer entstanden.

Die Waldschlößchenbrücke beschert uns viele Millionen Euro neuer Schulden. Ist das noch verantwortbar?

lasten in Millionenhöhe mit sich bringt, belastet den Stadthaushalt über viele Jahre. Dieses Geld fehlt an anderer Stelle, muss bei Sanierung und Instandsetzung eingespart werden. Also weniger Aufträge für ortsansässige Handwerker und Baubetriebe.

Die Verlärmung zahlreicher Wohnungen entlang der Trasse wird zu erheblichen Vermietungsproblemen führen, die in der Folge erhebliche wirtschaftliche Probleme z. B. für die Wohnungsgenossenschaft Johannisstadt mit sich bringen werden.

## Warum die Waldschlößchenbrücke jeden Sinn verlor

Sie werden jetzt vielleicht verständnislos den Kopf schütteln. Es kann doch gar nicht sein, dass diese Waldschlößchenbrücke gar keinen Nutzen und so viele Nachteile haben soll. So dumm und verantwortungslos können weder die verantwortlichen Politiker, noch die Planer sein. Also muss es doch gute Gründe für den Bau der Waldschlößchenbrücke geben, die wir Ihnen verschweigen. Die Pläne für DIESE Waldschlößchenbrücke sind nur aus der Geschichte zu verstehen.

### Der Ursprung

In der DDR gab es eine enorme Konzentration von industriellen Großbetrieben mit zigtausend Arbeitsplätzen im Dresdner Norden. Im Dresdner Südosten (Prohlis, Leuben, Reick) wurden große Plattenbausiedlungen errichtet, in denen viele der im Norden arbeitenden Menschen eine Wohnung zugewiesen bekamen. So entstanden riesige Pendlerströme quer durch die Stadt. Vornehmlich Bahnpendler, aber auch viele Autofahrer. Die Königsbrücker Straße war morgens und nachmittags hoffnungslos verstopft.

Anfang der 80er- Jahre wurde daher eine leistungsfähige Straßenverbindung zwischen den Industriebetrieben und den Plattenbausiedlungen geplant. So entstanden Pläne für eine sechsspurige Autobrücke am Waldschlößchen. Quer durch Striesen sollte eine gänzlich neue Straße bis zur Berthold-Brecht-Allee gebaut werden. Das war im Geist dieser Zeit konsequent gedacht: Die villenartigen Wohnhäuser in Striesen wurden ohnehin als minderwertig angesehen, entlang der neuen Trasse sollte das Wohnen aufgegeben und Gewerbe angesiedelt werden. 1988 waren diese Pläne endgültig beschlossen, es fehlte nur noch das Geld für die Umsetzung.

### Die Wende

Nach 1990 gab es jedoch einen gewaltigen Umbruch in der Stadtentwicklung. Trotz neuer Industrieansiedlungen gibt es im Dresdner Norden viel weniger Arbeitsplätze. Zahlreiche neue Wohnsiedlungen entstanden rechtselbisch, die Altbausubstanz der Neustadt wurde saniert und bietet hohe Wohnqualität. Und auch Striesen/ Johannstadt wurden als hochwertige Wohnlagen wiederentdeckt. Andererseits haben die Plattenbausiedlungen zahlreiche Bewohner verloren. Wer im Norden arbeitet, sucht sich oft auch dort seine Wohnung. Die Folge: Die

riesigen Pendlerströme gibt es nicht mehr. Der ursprüngliche Zweck der Waldschlößchenbrücke war damit entfallen.

Dennoch wurde am Bau der Waldschlößchenbrücke festgehalten. Schließlich waren die Pläne ja fertig und auch Politiker setzen sich mit Großbauwerken gern ein Denkmal.

### Umplanungen ohne Ende

Nun aber mussten mühsam neue Randbedingungen eingearbeitet werden. Eine gänzlich neue Schnellstraße durch Striesen war undenkbar geworden, also wurde die Planung auf die Elbquerung und die Staufenbergallee verkürzt. Auf der altstädter Seite soll sich der Verkehr auf den vorhandenen Straßen verteilen, irgendwie „versickern“. 47.500 Fahrzeuge täglich, fast soviel wie heute auf der Carolabrücke fahren! Dies kann der Fetscherplatz nicht bewältigen. Deshalb wurde als „Bypass“ ein Teilstück der DDR-Schnellstraßenpläne wieder hervorgeholt: Die vierspurige Verbindung der Spenerstraße zur Berthold-Brecht-Allee. Dies ist zwar nicht Bestandteil der Waldschlößchenbrückenplanung, wird aber bei den Prognoserechnungen immer vorausgesetzt. Nur mit diesem Bypass-Trick wird bei den Prognoserechnungen eine gerade noch mögliche Belastung des Fetscherplatzes erreicht.

Zudem erhielten die Elbauen einen höheren Stellenwert, die Brücke sollte möglichst tief eingebunden werden, um Landschaft und Elbblick nicht gänzlich zu zerstören. Damit musste zwangsläufig ein Tunnel durch den Elbhang am Waldschlößchen vorgesehen werden. Die Kosten explodierten. Dieser Tunnel setzte neue Zwangspunkte, die Anbindung an die Bautzer Straße ist nur noch teilweise möglich.

Darüberhinaus gab es von 1999 bis 2003 von der Stadtratsmehrheit aus CDU/FDP/DSU zahllose Umplanungsaufträge, immer neue Forderungen und Ideen sollten eingearbeitet werden.

Es ist also nicht eine schlechte Arbeit der Planer, dass die Waldschlößchenbrücke auch als Verkehrsbauwerk so wenig taugt. Besser konnten sie unter diesen Vorgaben und an dieser, für eine Brücke eigentlich völlig ungeeigneten Lage, nicht arbeiten.

Und nicht zuletzt: Die prognostizierten Verkehrszunahmen im Dresdner Stadtgebiet sind nicht eingetreten. Nach einer rasanten Zunahme des Autoverkehrs von 1990 bis 1993 blieb er bis ins Jahr 2000 etwa gleich. Seit 2000 nimmt der Straßenverkehr in Dresden leicht, aber stetig ab. Die Waldschlößchenbrücke hat endgültig jeden Sinn verloren.

## Und was soll die Alternative zur Waldschlößchenbrücke sein?

Eigentlich ist diese Frage unsinnig.

Da ist ein Großprojekt geplant, das viele neue Probleme erzeugt, ohne dass es irgendein Problem löst. Von dem haben nur wenige Autofahrer geringe Vorteile. Das erzeugt enorme zusätzliche Belastungen für die Anwohner. Es beeinträchtigt, ja zerstört einen hochwertigen Landschaftsraum. Und dieses Großprojekt kostet dazu noch Unsummen.

Dann ist der Verzicht auf dieses Bauwerk wohl die einzig vernünftige Konsequenz.

Die Kernfrage ist doch: Welche Probleme haben wir in Dresden denn tatsächlich und was hilft diese Probleme zu lösen? Und welche neuen Probleme handeln wir uns mit der Lösung ein? Was kostet uns die „Lösung“ an Geld, an Umwelt, an Lebensqualität? Rechtfertigt der Nutzen diese Kosten?

Diese Fragen sind im Laufe der Planung der Waldschlößchenbrücke nie gestellt und beantwortet worden.

Die Entwicklungen der letzten Jahre stellen die Prognosen der endlosen Verkehrszunahme ohnehin in Frage. In Sachsen wie in ganz Deutschland wird ein deutlicher Bevölkerungs-

schwund bei gleichzeitiger "Überalterung" prognostiziert. Der sächsische Ministerpräsident Milbradt leitet aus diesem Bevölkerungsrückgang einen notwendigen Abbau der Infrastruktur und der Verwaltungen ab. Schulen und Krankenhäuser schließen, überzählige Wohnungen werden abgerissen. Auch der Straßenverkehr nimmt insgesamt ab.

Dieser Trend wird sich fortsetzen.

Nur der überregionale Güterverkehr nimmt derzeit noch zu. Wollen wir den mit einer neuen Trasse in die Stadt ziehen?

Nützlicher wäre es allemal, die teilweise desolaten Straßen in Dresden in Ordnung zu bringen, damit die lärmgeplagten Anwohner entlastet werden und der Verkehr rollen statt holpern kann.

Nicht zuletzt: Jeder Umsteiger auf Bus und Bahn schafft auch mehr Platz für diejenigen, die auf ihr Auto angewiesen sind.

Vielleicht sind das schon die besten Alternativen zur Waldschlößchenbrücke.

## Weil wir Dresden lieben

# NEIN

## zur Waldschlößchenbrücke



### Sie können die Bürgerinitiativen gegen die Waldschlößchenbrücke unterstützen

Dafür nennen wir Ihnen gerne unser Bankverbindung:

Konto-Nr.: 312 024 264 0

BLZ: 850 503 00

Kontoinhaber:

Kennwort

IG Äußere Neustadt

Stadtparkasse Dresden

"Waldschlößchenbrücke"

BI Waldschlößchenbrücke c/o Stadtteilhaus Äußere Neustadt, Prießnitzstraße 18, 01099 Dresden