

Beantwortung verschiedener Anfragen zum Verkehrszug Waldschlößchenbrücke

Was geschieht mit der Sängereiche ?

Die „Sängereiche“, die sich bekanntlich östlich des Brückenbauwerks im Elbhangvorland befindet, wird erhalten. Um sie wirkungsvoll vor Beschädigungen während der Bauzeit zu schützen, wurde ein umlaufender, ortsfester Bauzaun errichtet. Die ökologische Bauüberwachung kontrolliert diese Einzäunung in regelmäßigen Abständen.

Verbleibt der Pavillon am Waldschlößchen-Standort?

Ja. Auch während der Bauzeit wird der Pavillon nicht angetastet.

Wie hoch sind die Kosten für die Brücke?

Die Brücke wird ca. 37 Millionen Euro kosten. Das Projekt Waldschlößchenbrücke wird jedoch nur im Zusammenhang mit den um- und neu zu bauenden links- und rechtseibischen Verkehrsanlagen sowie mit den um- und neu zu verlegenden Versorgungsleitungen wirksam. Zur rechtseibischen Verkehrsanlage gehören auch Ein- und Ausfahrtunnel sowie der bereits ausgeführte grundlegende Ausbau der Stauffenbergallee, der Ausbau der Bautzner Straße und der Fischhausstraße. Voraussetzung für das Bauvorhaben sind Leistungen für Planungen, Gutachten, Grunderwerb etc. Für alle Leistungen sind in der Kostenberechnung insgesamt 156,7 Millionen Euro ausgewiesen. Darin sind die Kosten, die den Verkehrs- und Versorgungsunternehmen entstehen, enthalten.

Würde bei einer Tunnelquerung die jetzt für die Brücke geplante Tunneleinfahrt genutzt werden können?

Die Tunneleinfahrt am Neustädter Ufer (Südportal) kann dafür nicht genutzt werden. Stattdessen müsste eine dem enormen Höhenunterschied angepasste neue Tunnelein- bzw. -ausfahrt konzipiert werden.

Warum wurden so viele Bäume (z.B. sämtliche Eichen an der Waldschlößchenstraße) gefällt?

Bei der Planung wurden verschiedene Möglichkeiten der Anbindung der Brücke an die Verkehrsanlagen auf der Neustädter Seite untersucht. Der Stadtrat entschied sich für die jetzt in der Ausführung befindliche Variante mit den Ein- und Ausfahrtunneln auf der Bautzner Straße und dem Haupttunnel unter der Waldschlößchenstraße.

Um diesen Tunnel zum Schutz der angrenzenden Wohnbebauung bauen und die dort befindlichen Versorgungsleitungen umverlegen zu können, mussten Bäume gefällt werden.

Wo Bäume gefällt werden mussten, werden im Zusammenhang mit dem Straßenbau in unmittelbarer Nähe neue Bäume gepflanzt.

Die Straßen-, Geh- und Radweganbindungen an die Waldschlößchenbrücke sind hinsichtlich ihrer Breite optimiert worden, sodass sie den zu erwartenden Verkehrsbelastungen und den geltenden Vorschriften gerecht werden.

Im Rahmen der Planung wurde gemeinsam mit den Mitarbeitern des Amtes für Stadtgrün und Abfallwirtschaft, dem Straßen- und Tiefbauamt sowie dem Stadtplanungsamt und den Planern um jeden Baum gerungen. Das Ergebnis wurde dann im Planfeststellungsverfahren vorgestellt und vom Regierungspräsidium bestätigt.

Viele Bäume können jedoch dank der in der Planungsphase geführten Diskussionen und Prüfungen erhalten bleiben; sie werden vor Beschädigungen während der Baumaßnahme geschützt, z.B. die Sängereiche und viele andere.

Welche unverzichtbaren Festlegungen enthält das Planfeststellungsverfahren?

Dem Vorhabenträger ist es nicht überlassen, in verzichtbare und unverzichtbare Festlegungen des Planfeststellungsbeschlusses zu unterscheiden. Durch ihn und seine Auftragnehmer sind alle Bestimmungen und Auflagen gleichermaßen zu befolgen, da z.B. naturschutzfachliche und wasserrechtliche Bestimmungen oder Auflagen im privaten oder öffentlichen Interesse nach Abwägung aller Belange erlassen wurden und gleichberechtigt befolgt werden müssen. Die Auflagen, Nebenbestimmungen und sonstigen Entscheidungen, die über das im Auftrag der Landeshauptstadt Dresden hinausgehen, umfassen folgende Bereiche:

- Ausgleich- und Ersatzmaßnahmen
- Landschaftsgestaltung
- Abwasserplanung
- Abfall, Altlasten, Bodenschutz
- Immissionsschutz
- Naturschutz
- Archäologie
- Versorgungsleitungen
- Wasserrecht/Hochwasser
- Verkehr
- Berücksichtigung privater Belange

Warum ist der Boden in der Elbaue in erheblicher Breite abgetragen worden?

Der Mutterboden ist ein wertvolles ökologisches Gut und muss gemäß Planfeststellungsbeschluss vor Beginn der Bauarbeiten von den in Anspruch zu nehmenden Bau- und Betriebsflächen sorgsam abgetragen und zwischengelagert werden. Das betrifft also nicht nur die Bereiche, in denen die Gründung für die V-Pfeiler eingebracht wird, sondern auch die Fläche des späteren „Schattens“ unter der

gesamten Brücke sowie die Bereiche, die technologisch, z.B. durch Baustelleneinrichtungsflächen, in Anspruch genommen werden. Nach Abschluss der Baumaßnahme werden die bauzeitlich vorübergehend in Anspruch genommenen Flächen rekultiviert. Auch hierzu gibt es zwingend einzuhaltende Auflagen aus dem Planfeststellungsbeschluss. Diese Maßnahmen des Mutterbodenabtrags und der Zwischenlagerung sowie die Rekultivierung werden durch die dafür verantwortliche ökologische Bauüberwachung kontrolliert.

Warum war es nicht möglich, die 300- jährige Buche stehen zu lassen?

Verkehrstechnische Untersuchungen ergaben, dass zwei Fahrstreifen für links abbiegende Fahrzeuge von der Bautzner Straße in die Fischhausstraße erforderlich sind, damit es nicht zum Rückstau bis in den Brückenbereich kommt.

Eine Vielzahl von Varianten der neuen Haltestelle Angelikastraße wurde vom Planer unter Benennung der jeweiligen Vor- und Nachteile vorgelegt. Es erfolgte die Entscheidung für die Variante mit den versetzt angeordneten Haltestellenbereichen, die den geringstmöglich erforderlichen Eingriff in private Grundstücke ergab; eine Inanspruchnahme des Standortes der Buche für die Verkehrsanlage war dennoch die Folge.

Der Platzbedarf für die Straßenbahnhaltestelle neben den erforderlichen Fahrspuren und die strenge Vorgabe, bei dieser Einordnung möglichst wenige Quadratmeter von privaten Grundstücken in Anspruch zu nehmen, sind also die Hauptgründe für die Ausdehnung der neuen Verkehrsanlage bis in den Bereich der genannten Buche hinein.

Außerdem war bei der Planung Folgendes zu beachten:

Der durch den Tunnel Bautzner Straße kommende und landwärts führende Verkehr teilt sich sogleich nach der Tunnelausfahrt in Linksabbieger in die Fischhausstraße und auf einer separaten Spur weiterhin geradeaus Fahrende in Richtung Weißer Hirsch und Bühlau.

Für den Verkehr, der aus der Innenstadt kommt und neben dem Tunnel oberirdisch stadtauswärts führt, muss eine Möglichkeit geschaffen werden, sich in den Linksabbiegerverkehr zur Fischhausstraße einzuordnen.

Mithin dient der mittlere der vorgesehenen 3 Fahrstreifen in diesem Bereich zur notwendigen Verflechtung dieser Verkehrsströme. Der Verkehr kann sich hier auf einer Länge von 80 Metern verflechten. Dies ist jedoch so erforderlich, um Verkehrssicherheit zu gewährleisten und Staus zu vermeiden.

Was ist gemeint, wenn im Zusammenhang mit der Fällung der Buche über sieben Fahrspuren gesprochen wird?

Die Aufteilung der Fahrspuren gestaltet sich in vier Spuren für den Autoverkehr stadt- und landwärts und die Straßenbahnhaltestelle. Hinzu kommt eine Spur aus dem Tunnel Richtung Bautzner Straße führend. Etwaige Änderungen dieser Planung begründen ein anderes Verkehrssystem und bedürfen einer neuen Planfeststellung. Auch nach der von einer Bürgerinitiative vorgestellten Verkehrslösung müsste der Baum, der im Wurzelbereich starke Abgrabung erfährt ebenfalls gefällt werden.

Wie sehen die Verkehrsbelegungszahlen heute gegenüber den Zahlen im Planfeststellungsverfahren aus?

Die Landeshauptstadt Dresden verfügt seit dem Jahr 2000/ 2001 über ein eigenes „Integriertes Verkehrsmodell Dresden“. Dieses Verkehrsmodell bildet das Verkehrsgeschehen im Öffentlichen Personennahverkehr, im Motorisierten Individualverkehr, im Straßenwirtschaftsverkehr sowie im Fußgänger- und Radverkehr ab und wird kontinuierlich fortgeschrieben.

Die letzte Fortschreibung des „Integrierten Verkehrsmodells Dresden“ erfolgte im Jahr 2007. Grundlage dieser Fortschreibung waren aktuelle Raumstrukturdaten für das Analysejahr 2006 und den Prognosehorizont 2020 sowie Informationen zu den Rahmenbedingungen der Verkehrsentwicklung im Personen- und Wirtschaftsverkehr, welche entsprechend dem aktuellen Bearbeitungsstand der Landesverkehrsprognose des Freistaates Sachsen bzw. den Planungsabsichten der Stadt Dresden übernommen wurden.

Für die geplante Waldschlößchenbrücke weist das „Integrierte Verkehrsmodell Dresden“ (Stand 23.11.2007) für das Prognosejahr 2020 eine Verkehrsbelastung von 44.000 Kfz/24h aus. Diese Verkehrsbelastung dokumentiert die Verkehrswirksamkeit der Waldschlößchenbrücke mit dem geplanten vierstreifigen Ausbau.

Im Vergleich zur aktuellen Prognose für die Waldschlößchenbrücke wurde im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zum Verkehrszug Waldschlößchenbrücke (Stand 31.05.2002) eine Verkehrsbelastung von 45.500 Kfz/24h für das Prognosejahr 2015 ermittelt. Somit ist prinzipiell festzustellen, dass beide Verkehrsprognosen hinsichtlich der Verkehrsbelastung der Waldschlößchenbrücke eine vergleichbare Größenordnung erwarten.

Eine leichte Minderung der Prognose 2020 gegenüber der Prognose 2015 ergibt sich unter anderem aus der Fortschreibung und Aktualisierung folgender Eingangsdaten der Verkehrsprognose:

- Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung,
- Entwicklung der Zusammensetzung der Verkehrsnachfrage,
- Entwicklung des Verkehrsverhaltens und der Pkw-Verfügbarkeit,
- Angebotsentwicklung der betrachteten Verkehrsarten.

Warum muss die Brücke unbedingt vierspurig sein?

Die Festlegung des Querschnittes der geplanten Waldschlößchenbrücke wurde unter Berücksichtigung verschiedener planerischer Aspekte getroffen. Dabei wurden unter anderem Verkehrswirksamkeit, Entlastungswirkungen, Umweltverträglichkeit, Wirtschaftlichkeit der Brücke gegeneinander abgewogen.

Aus verkehrsplanerischer Sicht ist festzustellen, dass die für die Waldschlößchenbrücke ermittelte Verkehrsbelastung von 44.000 Kfz/24h (Prognose 2020, Stand 23.11.2007) die Verkehrswirksamkeit des Verkehrszugs Waldschlößchenbrücke dokumentiert und einen vierstreifigen Ausbau der Waldschlößchenbrücke erfordert. Gleichzeitig werden bei einem vierstreifigen Ausbau der Waldschlößchenbrücke die größten Entlastungswirkungen auf den benachbarten Dresdner Elbbrücken und im übrigen Straßennetz der Stadt Dresden

erzeugt. Das entspricht den planerischen Zielen, welche der Stadtrat zum Bau der Waldschlößchenbrücke vorgegeben hat.

Weiterhin ist anzumerken, dass der anschließende Tunnel aus Sicherheitsgründen überhaupt nur vierstreifig ausgeführt werden darf.

Warum wurde der Schlaich- Entwurf nicht weiter verfolgt ?

Der Entwurf des Ingenieurbüros Schlaich Bergermann wurde vonseiten der Landeshauptstadt Dresden nicht weiter verfolgt, weil das Regierungspräsidium mit dem Zuschlagsschreiben vom 19.07.07 den Auftrag zur Bauausführung der Brücke entsprechend dem Entwurf des Wettbewerbssiegers, also für die Bogenbrücke, erteilt hat. Dieser Entwurf liegt auch dem Planfeststellungsbeschluss zu Grunde.

Der anschließend verfügte Baustopp wurde durch den Beschluss des OVG vom 12.11.07, in dem die Anträge dreier Naturschutzverbände auf vorläufigen Baustopp abgelehnt wurden, aufgehoben.

Damit wird deutlich, dass die Landeshauptstadt keinen Spielraum mehr hatte, den Entwurf des Ingenieurbüros Schlaich Bergermann weiter auf den Weg zu bringen.

Warum wird die Alternative Tunnel seitens der Stadt und des Landes nicht mehr bedacht?

Zu Beginn der Planungen wurden sowohl Brücken – als auch Tunnellösungen diskutiert. Im Ergebnis entschied der Stadtrat 1996, dass eine Brücke als Elbquerung an diesem Standort geplant werden soll.

Bei der erforderlichen Untersuchung der verschiedenen Anbindungsmöglichkeiten der Brücke an die links- und rechtselbischen Verkehrsanlagen bezog die Stadt erneut die Tunnelvariante in die Abwägung ein. Sie erwies sich als die Kostenaufwändigste und schied auf Grund maßgeblicher Nachteile erneut aus. Die Verwaltung der Landeshauptstadt ist an die jeweiligen Stadtratsbeschlüsse und vor allem an den Bürgerentscheid gebunden und darf insoweit keine von dieser Beschlusslage abweichenden und andere Ziele verfolgenden Planungen – z. B. die eines Elbtunnels – beauftragen. Dem stünde das Prinzip der sparsamen Mittelverwendung entgegen, dem die Verwaltung auch und vor allem unter Beachtung des Ergebnisses des Planfeststellungsverfahrens verpflichtet war und ist. Im Planfeststellungsverfahren wurde die Art der Elbquerung erneut untersucht. Eine Abwägung der Vor- und Nachteile der Brücken- bzw. Tunnellösung erfolgte in der Planfeststellung. Alle bisher vom Stadtrat angerufenen Gerichte, einschließlich Sächsischer Verfassungsgerichtshof und Bundesverfassungsgericht, die im Eilverfahren den Brückenbau stoppen sollten, hoben nicht die Ersatzvornahme des Regierungspräsidiums, mit der er die Vergabe der Bauleistungen für die planfestgestellte Brücke anordnete, auf.

Probleme der Tunnellösung:

- Tunnel bevorzugt einseitig den schnellfließenden Verkehr
- kein Angebot für Fußgänger (Angstraum, Vandalismus, Sicherheitsvorschriften)
- kein Angebot für Radfahrer

- kein Angebot für den ÖPNV (Haltestelle an Bautzner Straße im Tunnel nicht möglich)
- je länger der Tunnel, desto dringender mehrere Abluftbauwerke notwendig
- Notausstiegsbauwerke notwendig
- die Umweltverträglichkeit eines Tunnels unter der Elbe, einschließlich der dafür erforderlichen Bauweise zur Herstellung des Tunnels, ist nicht ansatzweise nachgewiesen (Elbeverlegung für einen großen Flußabschnitt usw.)
- Der Baugrund wäre vertieft zu untersuchen (siehe nachträgliche Probleme beim Tunnel in Leipzig)
- die Hochwassersicherheit wäre erst nachzuweisen
- die Sicherheitsanforderungen an Tunnellösungen wurden wegen vorangegangener Unfälle im Jahr 2006 erhöht (besondere Sicherheits- und Ausgleichsmaßnahmen ab Steigungen im Tunnel von über 3 % (Risikoanalysen; keine Steigungen über 5 %)
- Folge: Beide Tunnelausfahrten an der Bautzner Straße müssten gegenüber bisher vorliegenden Studien und gegenüber der planfestgestellten Lösung verlängert werden, mit weiteren Eingriffen auf der Oberfläche.
- die notwendige Verknüpfung eines Tunnels unter der Elbe mit der oben auf dem Abhang liegenden Bautzner Straße ist technisch aufwendig und sehr anspruchsvoll
- Brückenkosten: ca. 37 Mio. EUR; Tunnelkosten: ca. 85 – 91 Mio. EUR (BUNG Ingenieure)
- Betriebs- und Wartungskosten für den entsprechenden Elbtunnel allein: ca. 500.000 EUR bis 1 Mio. EUR pro Jahr
- (die Betriebs- und Wartungskosten für den gesamten planfestgestellten Verkehrszug betragen dagegen ca. 790.000 EUR, d. h. einschließlich Tunnel bis zur Stauffenbergallee und alle Straßenanschlüsse)
- ein Tunnel unter der Elbe bedeutet eine wesentliche Abweichung von der Planfeststellung und damit wird ein gänzlich neues Planfeststellungsverfahren notwendig
- für die Tunnellösung gibt es bisher lediglich Studien, die eine grundsätzliche technische Machbarkeit auf dem bisher vorhandenen Untersuchungsniveau darlegen
- es gibt weder eine Vorplanung, noch Entwurfsplanungen, keine ökologischen, hydrologischen und technischen Gutachten, keine hydraulischen Untersuchungen oder Bauablaufplanungen, kein Sicherheitskonzept, keine Beschlüsse, keine Planfeststellung, keine Ausführungsplanung und damit keine belastbaren Kostenschätzungen; Für diesen Ablauf wären 4-6 Jahre anzusetzen
- die Frage der innerstädtischen Verkehrs- und Feinstaubbelastung, z. B. an der Königsbrücker Straße und viele andere mehr, wäre in der Zwischenzeit bis zur Herstellung des Verkehrszuges kaum lösbar
- ein Baustopp für die Brücke nach Bürgerentscheid hätte derzeit überhaupt nicht seriös absehbare Kosten zur Folge: der gesamte bisherige Planungs- und Bauaufwand, einschließlich aller disponierter Aufträge und Bestellungen, Entschädigungen für entgangene Gewinne, Kosten langjähriger Gerichtsverfahren

**Senkt sich der Grundwasserspiegel durch den Bau der
Waldschlößchenbrücke?**

Eine dauerhafte Grundwasserbenutzung erfolgt im Bereich der Gründungen der Bogenfüße und der Brückenpfeiler, weil diese vom Grundwasser umspült werden. Dies hat jedoch auf den Grundwasserstand keinen Einfluss.