

- Der **optimale Tunnelanstieg** soll nach der **seit 2006 gültigen Norm RAB-T** bei 3 Prozent liegen. Bei einem maximal zulässigen Anstieg bis zu 5 Prozent sind kostenintensive Sicherungsmaßnahmen erforderlich. Ein Anstieg von deutlich über 6 Prozent, wie von den Elbtunnelbefürwortern vorgesehen, ist nicht genehmigungsfähig. Man will entsprechend der alten Norm bauen, um die bereits genehmigten Brückentunnel zu nutzen. Das ist aber rechtlich nicht zulässig.
- Die **Tunnelüberdeckung** im Bereich der Elbe muss entsprechend den gesetzlichen Anforderungen und den Darlegungen des Wasser- und Schifffahrtsamtes 3,5 m betragen. Die Tunnelbefürworter gehen von 1-2 m aus, um einen kurzen Tunnel mit einem Anstieg von 6 Prozent bauen zu können. Beides ist nicht genehmigungsfähig.
- Bei einer technisch vernünftigen Lösung mit 3 Prozent Anstieg liegen die **Tunnelzufahrten** in der Stauffenbergallee bei der Offiziersschule sowie vor dem Herzzentrum in der Fetscherstraße. In der Bautzner Straße liegen diese am Park des Schlosses Albrechtsberg bzw. in der Neustadt in der Nähe der Radeberger Straße. Um aber eine Tunnelzufahrt aus Richtung Radeberg/Dresdner Heide zu ermöglichen, sieht man eine nicht genehmigungsfähige **unterirdische Kreisrampe** im Elbhang, wie in einem Parkhaus, vor. Alle bereits genehmigten Tunnelzufahrten zur Brücke können nicht genutzt werden.
- Die **Mehrkosten** der **Tunnellösung** liegen laut BUNG-Gutachten, ohne bereits getätigte Vorleistungen und Entschädigungen, bei über Euro 30 Mio. für einen Tunnel mit einem nicht mehr genehmigungsfähigem Tunnelanstieg. Tatsächlich dürfte die bis zu 1 800 m lange Elbtunnelvariante Mehrkosten, gegenüber der mit Euro 160 Mio. genehmigten Brückenlösung, von bis zu Euro 100 Mio. verursachen. Mögliche **Preiserhöhungen**, bedingt durch Zeitverzug und die ständigen Einsprüche der Brückengegner, werden bei der neuen Brückenvariante durch die **leichtere Bauweise** mit weniger Stahl und Beton weitgehend aufgefangen.
- Die **Wartungskosten** sind bei einem Elbtunnel technisch bedingt bis zu dreimal höher als bei einem Verkehrszug mit Brücke und liegen bei über Euro 1 Mio. im Jahr.
- Die **Realisierung** des Elbtunnels dürfte bis zu 10 Jahre in Anspruch nehmen. Spätestens nach Ablauf der Planungsphase wird aber den Tunnelbefürwortern klar geworden sein, welche Eingriffe erforderlich sind. Sie werden von dem Projekt Abstand nehmen. Somit kommt es zu keiner Elbquerung, denn zu diesem Zeitpunkt sind auch die Baugenehmigungen für die Brücke verfallen. **Das ist ganz offensichtlich das Ziel!**

Gewichtet man alle **Fakten sachlich und unvoreingenommen**, so kommt nur die „Neue Waldschlößchenbrücke“ in Frage. Dresden braucht dringend eine Entlastung des innerstädtischen Verkehrs und eine direkte Anbindung des Dresdner Nordens an das UNI-Klinikum. Die Probleme bei Hochwasser und bei Straßenbaumaßnahmen im Bereich des „Blauen Wunder“ führen durch die Sperrung der Brücke zu extremen Verkehrssituationen. Außerdem muss das Blaue Wunder, aufgrund des Bauzustandes, in etwa 20 Jahren ersetzt werden. Deshalb ist ein zügiger Weiterbau des begonnenen Verkehrszuges am Waldschlößchen notwendig. Alle sind jetzt aufgefordert daran mitzuwirken, dass die UNESCO von der „Neuen Waldschlößchenbrücke“ und vom Erhalt des Weltreititels überzeugt wird, denn **die unselige Spaltung in unserer Stadt muss endlich überwunden werden.**

Die Stadt setzt noch die **Schuldenfreiheit** aufs Spiel, wenn die Brückengegner ihre nicht mehr nachvollziehbare Politik, die letztlich zu Lasten sozialer, kultureller und sportlicher Projekte geht, fortsetzen.

Die Bürgerinitiative Pro Waldschlößchenbrücke fordert den Weiterbau des Verkehrszuges, damit alle Bürger ab Mitte 2010 die neue Waldschlößchenbrücke in Besitz nehmen können und nicht nur ein Teil der Bürger die mehr als unbegründete Hoffnung hat, ab 2018 einen imaginären Elbtunnel zu nutzen.

KONTAKT

Alle Informationen zur neuen Brücke und aktuelle Fakten zur Bürgerinitiative Pro Waldschlößchenbrücke finden Sie unter:
www.neue-waldschloesschenbruecke.de
www.pro-waldschloesschenbruecke.de

Schreiben Sie uns.
 Wir freuen uns über Ihre Meinung.

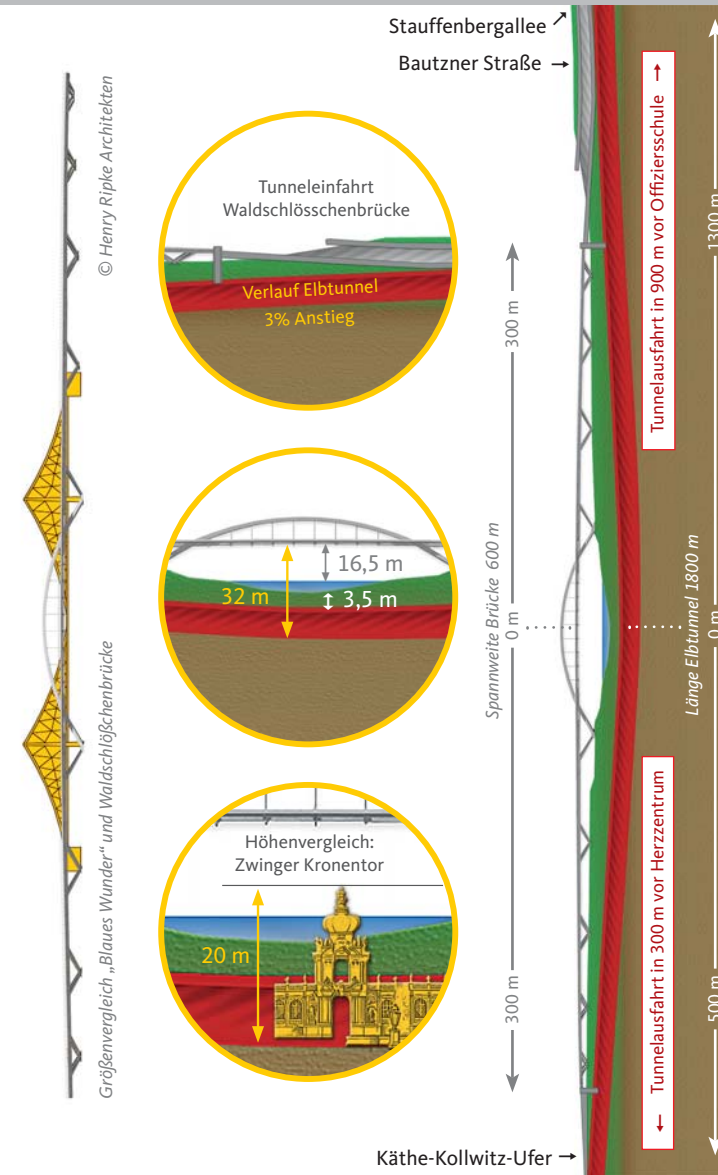
E-Mail: info@neue-waldschloesschenbruecke.de
 Telefon: (0351) 438 33 72
 Telefax: (0351) 438 33 80

Postanschrift
 Bürgerinitiative
 Pro Waldschlößchenbrücke
 c/o Ingenieurkammer Sachsen
 Postfach 50 02 53
 01032 Dresden

Besucheradresse
 Bürgerinitiative
 Pro Waldschlößchenbrücke
 c/o Ingenieurkammer Sachsen
 Annenstraße 10
 01067 Dresden

Die neue Waldschlößchenbrücke

INFORMATION DER BÜRGERINITIATIVE PRO WALDSCHLÖSSCHENBRÜCKE



Die unselige Spaltung in unserer Stadt muss endlich überwunden werden!

Elbtunnel ist keine Alternative!

Dresden hat mit der „Alten Waldschlößchenbrücke“ den UNESCO-Welterbetitel 2004 erhalten. Die Brückengegner hatten nicht geglaubt, dass die Mehrheit der Dresdnerinnen und Dresdner beim anschließenden Bürgerentscheid 2005 für diese Brücke votiert. Um ihr demokratisch nicht legitimes Ziel zu erreichen, nämlich den Bau der Brücke zu verhindern, wurde die UNESCO gegen den Bürgerentscheid und die Brücke instrumentalisiert. Somit ist der Titel seit 2006 gefährdet. Für diese Situation sind einzig und allein die Brückengegner verantwortlich. Mit verfahrenstechnischen Tricks wollten sie zudem den Baubeginn bis zum Auslauf der Bindefrist des Bürgerentscheides Ende Februar verzögern, um keine Elbquerung oder pro Forma eine andere Brücke bzw. jetzt einen Elbtunnel durchzusetzen. Vor allen Gerichten sind die Gegner aber gescheitert, sodass endlich Mitte November 2007 mit dem Bau des Verkehrszuges mit Brücke zügig begonnen werden konnte.

Um die Teilung der Stadt zu überwinden und um der UNESCO ein Signal für einen Brückenkompromiss zu geben, hat eine Gruppe engagierter Dresdner um den Ehrenbürger und Baudirektor der Dresdner Frauenkirche, Eberhard Burger, einen Vorschlag zu einer „Neuen Waldschlößchenbrücke“ vorgelegt. Weitere elbtalverträgliche Korrekturen sollen im Rahmen der Umsetzung geprüft werden, ohne dass es zu Bauverzug und zusätzlichen Kosten für den Stadthaushalt kommt. Nunmehr sollte auch die UNESCO auf die Stadt und ihre Bürger zugehen.

Die Tunnelbefürworter wollen keine Elbquerung!

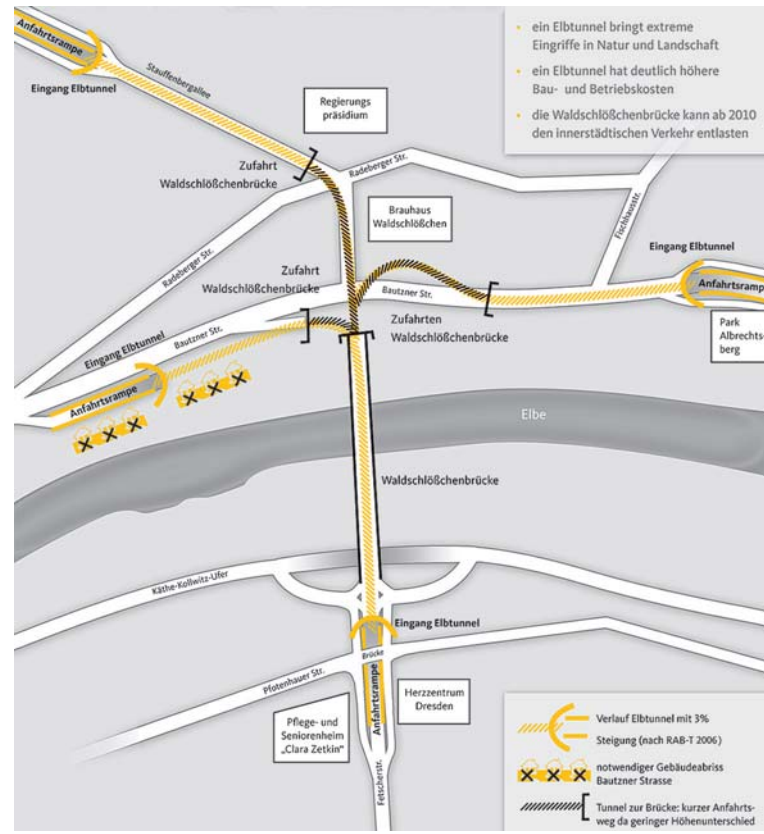
Den Brückengegnern ist vollkommen gleichgültig, dass bisher schon über Euro 30 Mio. ausgegeben wurden. Die Neuplanungen einer Lösung mit Elbtunnel, inklusive der Schadensersatzansprüche, liegen zusätzlich im Millionenbereich. Erste Schätzungen gehen von Mehrkosten von Euro 50 Mio. aus. Tatsächlich werden diese deutlich höher sein. Die Tunnelbefürworter leugnen die planungsrechtlichen und baulichen Schwierigkeiten, sodass am Ende überhaupt keine Elbquerung steht. Das dürfte das Ziel sein! **Wir aber wollen sachlich und fachlich korrekt den Sachverhalt darstellen.**

Ein Elbtunnel erfordert ein komplett neues zeit- und kostenintensives Planfeststellungsverfahren, da kein Bauwerk des bereits begonnenen Verkehrszuges genutzt werden kann. Der Reifegrad der vorgelegten Unterlagen zum Elbtunnel erreicht noch nicht einmal 10 Prozent einer rechtskräftigen Baugenehmigung. Es fehlen alle notwendigen Gutach-

ten und seriöse Kostenschätzungen. Allein für die Planungsphase ist ein Zeitraum von bis zu 5 Jahren anzusetzen – eine Baugenehmigung liegt also frühestens 2013 vor. **Die Brückengegner tun so, als könne man z.B. mit der Baugenehmigung für ein Parkhaus auch eine Tiefgarage bauen.** Das ist schon mehr als abenteuerlich und zeugt von mangelhaftem Sachverstand!

Den Zeichnungen können Sie entnehmen, warum der Elbtunnel keinen Sinn macht. Dies wird durch nachstehende Argumente sehr deutlich untermauert. Ein Tunnel unter der Elbe ist ein sehr komplexes Bauwerk und bedarf zahlreicher Detailstudien. Diese liegen nicht einmal ansatzweise vor!

GRAFIK – DRAUFSICHT



Autoaufkleber in 2 Größen erhältlich. Einfach anfordern und den Brückenbau unterstützen!

Warum ist ein Elbtunnel keine Alternative?

➤ **Fahrradfahrer, Fußgänger, Jogger und Behindertenfahrzeuge** können den Elbtunnel nicht nutzen. Somit wird eine Vielzahl von Dresdnerinnen und Dresdnern von der Nutzung einer Elbquerung ausgeschlossen.



➤ Eine **Bushaltestelle** ist aus Sicherheitsgründen im Tunnel und zur Anbindung an den ÖPNV in der Bautzner Straße nicht realisierbar. Die geplante Vernetzung mit der Straßenbahn kann nicht stattfinden.

➤ Die **Tunnelabluft** muss über oberirdische Bauwerke mit örtlicher Schadstoffbelastung abgeleitet werden.

➤ Bei einem bis zu 1 800 m langen Tunnel sind gesetzlich zwingend kostenintensive **Pannengebühren, Einfahrspuren und Fluchttunnel** zu installieren. Der bereits genehmigte Tunnel zur Brücke am Waldschlößchen hat nur eine Länge von 400 m und unterliegt keinen rechtlichen Sonderauflagen.

➤ Durch die **offene Tunnelbauweise** ist in der Bauphase die Elbe zu verlegen und wird zur „Einbahnwasserstraße“. Auch ist ein riesiges geflutetes Baudock für die Röhrenfertigung in den Elbauen zu installieren.

➤ Der Elbtunnel steht im **Grundwasserbereich** und muss aufwändig gegen Wasserdruck gesichert werden. Außerdem ist unklar, welche Auswirkungen die Tunnelbarriere im Grundwasserstrom hat. Möglicherweise werden Keller im UNI-Klinikum und in der Johannstadt bei Hochwasser, wenn man keine „Düker“ (unterirdische Rohrleitungssysteme) in die Elbauen baut, in Mitleidenschaft gezogen. Hier sind intensive und langwierige strömungstechnische Untersuchungen erforderlich.

➤ In der Bautzner Straße stadtauswärts müssen für die **Tunnelanbindung** z. T. denkmalgeschützte und aufwändig sanierte oder neue Gebäude sowie Kleingärten und weitere Bäume entfernt werden. Die Kosten und die zeitliche Länge dieser Maßnahmen, auch für weitere **Grundstücksenteignungen**, sind überhaupt nicht abschätzbar.

Brücken verbinden.

