

Waldschlößchenbrücke

Hinweise für Einwendungen zu den ausgelegten Planfeststellungsunterlagen (Zusammenfassung der wichtigsten Punkte)

Die in den Unterlagen dargestellte Planung weist folgende Probleme auf:

- 1. 4-spurige Brücke mit anschließenden 2-Ebenen-Lösungen hat eine viel höhere Leistungsfähigkeit als ausgewiesen und gestattet keine wirksame Begrenzung der Verkehrsmenge auf den in den Unterlagen dargestellten Wert**
 - für die nunmehr 4-spurige Brücke sind in den Unterlagen 45.500 Kfz/Tag ausgewiesen (entspricht ungefähr der heutigen Belegung der Albertbrücke)
 - durch die 4-Spurigkeit mit anschließender 2-Ebenen-Lösung können 60.000 Kfz/Tag auf der Brücke bewältigt werden (die Carolabrücke hat mit ampelgeregelten Kreuzungen ca. 56.000 Kfz/Tag bewältigt); eine wirksame Begrenzung der Verkehrsmenge unter diese Leistungsfähigkeit ist nicht möglich
 - damit entsteht eine der leistungsfähigsten Elbequerungen in Dresden
 - die hohe Leistungsfähigkeit führt in Verbindung mit der Lage im Verkehrsnetz (Verbindung BAB-Stauffenbergallee-Waldschlößchenbrücke, vgl. Erläuterungsbericht S. 7) zu einer sehr hohen verkehrsanziehenden Wirkung
 - die verkehrsanziehende Wirkung ist auch für überregionalen Verkehr v. a. außerhalb der Hauptverkehrszeit attraktiv; somit entlastet die Brücke nicht das Stadtgebiet (dazu zählen auch die Bereiche Striesen, Blasewitz, Preußisches Viertel und Bautzner Straße die in jedem Fall belastet werden) vom regionalen Durchgangsverkehr wie als Ziel auf S. 4 des Erläuterungsberichtes beschrieben
 - eine signifikante Erhöhung der Verkehrsbelastung ist aus den genannten Gründen wahrscheinlich und kann nicht unterbunden werden, so dass die Belastung für die angrenzenden Straßen, Wohngebiete und Landschaftsräume noch deutlich höher ausfällt als in den Unterlagen beschrieben

- 2. ausgewiesene Entlastungen anderer Hauptverkehrsstraßen nicht sicher**
 - als wesentliche Begründung für die Waldschlößchenbrücke werden Entlastungen anderer Hauptverkehrsstraßen (v. a. Albertbrücke und Blaues Wunder) genannt
 - dauerhaft wirksame Entlastungen von Hauptverkehrsstraßen durch Bau anderer Hauptverkehrsstraßen sind nicht sicher, sogar sehr unwahrscheinlich wie bisherige Bauvorhaben, bei denen das auch prognostiziert wurde zeigen (z. B. Dohnaer Straße)
 - Entlastungen von Hauptverkehrsstraßen sind nur dann sicher und dauerhaft, wenn in den betreffenden Straßen eine Begrenzung der Leistungsfähigkeit durch bauliche Maßnahmen vorgenommen wird, was hier aber nicht vorgesehen ist
 - damit kann dem im Erläuterungsbericht formulierten Ziel einer Entlastung vom großräumigen Binnenverkehr nicht, zumindest nicht dauerhaft entsprochen werden

- 3. Notwendigkeit für 4-Spurigkeit nicht gegeben**
 - in den Unterlagen ist als Begründung für die 4-Spurigkeit der Brücke ein Beschluss des Stadtrates aufgeführt (vgl. Bericht, S. 5); fachliche Begründungen sind nicht enthalten
 - das vorherige Planfeststellungsverfahren ging von 2 für den Kfz-Verkehr nutzbaren Fahrspuren aus, so dass offensichtlich 2 Fahrspuren genügen
 - falls eine Brücke an diesem Standort überhaupt möglich ist, ist die eingereichte Variante überdimensioniert

4. Planungsbereich ist zu klein (enthält nicht alle durch das Bauwerk hervorgerufenen Auswirkungen auf der altstädter Seite)

- der Planfeststellungsabschnitt endet auf der altstädter Seite mit der Kreuzung Fetscherstraße/Pfotenhauerstraße
- im nicht enthaltenen Abschnitt der Fetscherstraße südlich der Pfotenhauerstraße erhöht sich die Verkehrsbelegung von heute ca. 10.000 Kfz/Tag auf 26.500 Kfz/Tag, also über das 2,5-fache (!)
- es fehlen Nachweise, dass diese Verkehrszunahme im nachfolgenden Verkehrsnetz bei Zugrundelegung des heutigen Zustandes (v. a. Kreuzungen Blasewitzer Straße und Fetscherplatz) ohne Baumaßnahmen abgewickelt werden können
- die genannten Kreuzungen, insbesondere der Fetscherplatz, sind bereits heute Problembereiche
- die Unterlagen weisen die gemäß B-Plan Nr. 90 vorgesehene neue Straßenverbindung Wormser Straße-Spener Straße (-B.-Brecht-Allee) aus, deren Belegung und damit Belastung durch die Waldschlösschenbrücke deutlich erhöht wird; auch hier ist kein Nachweis ersichtlich, dass die Zuführung der Verkehrsströme zur Waldschlösschenbrücke ohne diese neue Straßenverbindung und ohne Beeinträchtigung der umliegenden Straßen möglich ist
- die neue Straßenverbindung einschließlich eines Ausbaus der Kreuzungen Blasewitzer Straße/Fetscherstraße und Fetscherplatz ist somit Voraussetzung für das Brückenbauwerk Waldschlösschenbrücke und daher mit allen Auswirkungen in die Planung einzubeziehen
- da eine Erhöhung der Verkehrsbelastung der Waldschlösschenbrücke sehr wahrscheinlich ist und nicht begrenzt werden kann (vgl. Punkt 1), verstärken sich die benannten Probleme

5. dargestellte Vorteile für den ÖPNV nicht gegeben/untersetzt

- Förderung des ÖPNV (Einordnung einer Straßenbahn) war beim Brückenworkshop ein wesentliches Argument für die Waldschlösschenbrücke und eine zentrale Eingangsgröße für den Wettbewerb
- Ursprünglich vorgesehene Straßenbahn ist nicht mehr enthalten, so dass ein wichtiges Argument für die Waldschlösschenbrücke, das bei der Entscheidung zu diesem Brückenstandort benannt wurde, wegfällt
- Die Planunterlagen weisen sogar einen Ausbau der Straßenbahngleise im Kreuzungsbereich Fetscherstraße/Pfotenhauerstraße aus; eine Begründung dafür ist in den Unterlagen nicht enthalten
- die im Bericht S. 22/23 dargestellten besseren Bedingungen für den ÖPNV werden nicht untersetzt; es fehlen (jeweils mit und ohne Waldschlösschenbrücke):
 - Fahrgastzahlen und modal split-Werte (bezogen auf das Gesamtnetz ÖPNV),
 - Reisezeiten des ÖPNV (vor allem auf den von der Waldschlösschenbrücke beeinflussten Strecken Bautzner Straße, Blasewitzer Straße, Fetscherstraße und den Kreuzungen Blasewitzer Straße/Fetscherstraße und Fetscherplatz),
 - Auswirkungen auf Finanzierung und Zuschussbedarf ÖPNV
- erst bei Vorliegen der entsprechenden Angaben und Vergleiche können die Auswirkungen auf den ÖPNV beurteilt werden (Unvollständigkeit der Unterlagen)

6. große Auswirkungen auf Menschen und Umwelt

- im direkt betroffenen Gebiet stellt die Waldschlösschenbrücke lt. Bericht (S. 26) einen erheblichen Eingriff in Natur und Landschaft dar
- dabei sind noch nicht die Auswirkungen auf die Bereiche, die bisher außerhalb des Planungsgebietes liegen (altstädter Seite südlich der Kreuzung Fetscherstraße/Pfotenhauerstraße, vgl. Punkt 4) berücksichtigt
- der Brückenstandort ist genau dort, wo der Naherholungsraum Elbauen als wichtiges Naherholungsgebiet für die dicht besiedelten Stadtteile Neustadt und Johannstadt am breitesten ist; der gesamte Bereich wird entwertet und für die Naherholung kaum noch genutzt werden können
- teilweise werden die EU-Grenzwerte bei Schadstoffen (z. B. K.-Kollwitz-Ufer, Bautzner Straße) überschritten *{bitte prüfen und ergänzen!}*
- es ergeben sich überaus hohe Steigerungen der Lärmbelastung (z. B. Bautzner Straße, Fetscherstraße – *bitte prüfen und ergänzen!*), die in der Größenordnung den Steigerungen in der

Radeberger Straße im vorherigen Planfeststellungsverfahren entsprechen, das u. a. deswegen eingestellt wurde

- die sehr großen Eingriffe und Belastungserhöhungen durch den Kfz-Verkehr treffen eine sensible Landschaft sowie Wohngebiete, die bisher lt. Mietspiegel überwiegend als gute bis mittlere Wohnlage eingestuft sind
- da eine Erhöhung der Verkehrsbelastung der Waldschlößchenbrücke sehr wahrscheinlich ist und nicht begrenzt werden kann (vgl. Punkt 1), verstärken sich die benannten Probleme
- damit sind hohe, irreversible Beeinträchtigungen verbunden, die bisher attraktive Wohngebiete und Landschaftsräume nachhaltig entwerten
- das führt zu einer dauerhaften und gravierenden Verschlechterung des Wohn- und Lebensstandortes Dresden

7. keine gesicherte Finanzierung

- mit dem letzten Haushalt der Stadt Dresden ist offensichtlich geworden, dass Dresden keine finanziellen Spielräume mehr hat, was zu spürbaren Einschränkungen in fast allen Bereichen führt
- als ein Grund dafür wurde bei der Haushaltsdiskussion das „Über die Verhältnisse leben“ genannt, wozu auch überdimensionierte Investitionen zählen
- der städtische Anteil sowohl für die Investition (ca. 52 Mio €) als auch die laufende Unterhaltung (ca. 430T€/Jahr) der Waldschlößchenbrücke ist nicht gesichert und kann nur auf Kosten anderer Aufgaben getragen werden
- die Waldschlößchenbrücke übersteigt die finanzielle Leistungskraft der Stadt Dresden; bei einer Realisierung ist mit zusätzlichen drastischen Einsparungen an anderen Stellen (z. B. bei bisher bereits diskutierten Bereichen Kultur und Kitas, aber auch Straßenunterhaltung) zu rechnen, so dass ein ausgewogenes Angebot an Leistungen für die Bürger Dresdens nicht mehr zur Verfügung gestellt werden kann

8. Fazit

- die ausliegenden **Planungen** beinhalten nicht alle mit dem Bauvorhaben verbundenen **Auswirkungen (altstädter Seite)** und sind daher **unvollständig** (vgl. Punkt 4)
- die als ein **Ziel** des Bauvorhabens dargestellte **Verbesserung des ÖPNV** ist nicht **untersetzt**, so dass auch in diesem Punkt die Planunterlagen **unvollständig** sind oder das Ziel Verbesserung ÖPNV **nicht erreicht** wird (vgl. Punkt 5)
- eine **Erhöhung der dargestellten Verkehrsbelegungen** und der daraus resultierenden **Belastungen** ist **sehr wahrscheinlich** und kann **nicht verhindert/begrenzt** werden (vgl. Punkt 1)
- die **beschriebene Entlastung** anderer **Hauptverkehrsstraßen** durch Bau der Waldschlößchenbrücke ist nach den bisherigen Erfahrungen **nicht dauerhaft bzw. tritt nicht ein**; damit ist das **Ziel einer Entlastung** einiger Stadtgebiete vom großräumigen Binnenverkehr **nicht erreichbar** (vgl. Punkt 2)
- eine **Entlastung vom regionalen Durchgangsverkehr** kann **nicht gesichert** werden; eher wird durch den Ausbaugrad und die Lage im Verkehrsnetz der regionale Durchgangsverkehr angezogen (vgl. Punkt 1)
- damit ist die **Erreichung** der in den Unterlagen dargestellten **wesentlichen Ziele der Waldschlößchenbrücke in Frage** gestellt, eine **zwingende Notwendigkeit** für die Waldschlößchenbrücke ist **nicht gegeben**
- **keine Begründung für 4-Spurigkeit** vorhanden, somit **Überdimensionierung** und wirtschaftlich nicht vertretbar, falls Brücke an diesem Standort überhaupt möglich ist (vgl. Punkt 3)
- die **Belastungen (einschließlich Grenzwertüberschreitungen bereits bei den in den Unterlagen dargestellten Verkehrsmengen)** sind dagegen sicher und werden durch die nicht wirksame Begrenzung der Verkehrsmenge **noch größer**, so dass sich **unzumutbare Verhältnisse** in den **direkt betroffenen Gebieten** ergeben (vgl. Punkt 6)
- **Finanzierung nicht gesichert**; nur auf Kosten anderer Bereiche und anderer Straßen möglich (vgl. Punkt 7)

Planung ist unvollständig und widerspricht insgesamt in der vorliegenden Form dem auf S. 4 beschriebenen Ziel, einen umwelt-, sozial- und ortsverträglichen Verkehr in Dresden zu unterstützen.

9. Betroffene der Planung

- vor allem Anwohner (deutliche Verschlechterung der Wohnsituation) und Haus-/Grundstückseigentümer (angemessene wirtschaftliche Verwertung der evtl. sanierten Häuser durch große Belastungserhöhungen und damit einhergehende Entwertung nicht mehr möglich) in dem direkt betroffenen Bereich (z. B. Bautzner Straße, Preußisches Viertel, Fetscherstraße, K.-Kollwitz-Ufer, Wormser Straße, Spener Straße)
- Eltern und Kinder, Nutzer von Kultureinrichtungen, da weitere Einschränkungen der Angebote bei Kitas und Kultur durch nicht gesicherte Finanzierung sehr wahrscheinlich sind
- Anwohner/Grundstückseigentümer bisher nicht sanierter Straßen, da durch zusätzliche Aufwendungen für Waldschlößchenbrücke weniger Mittel für Straßensanierung/Straßenunterhaltung verbleiben *{möglichst nach der finanziellen und zeitlichen Einordnung für die Sanierung der betreffenden Straßen fragen!}*

10. mögliche Forderungen

Variante a: Ablehnung der Waldschlößchenbrücke

Da

- die dargestellten Gründe und Vorteile der Waldschlößchenbrücke nicht sicher sind und nicht dauerhaft gewährleistet werden können, ist Notwendigkeit für Waldschlößchenbrücke nicht gegeben
- die beschriebenen Belastungen bereits bei den ausgewiesenen Verkehrsmengen unzumutbar hoch sind und durch die nicht mögliche Begrenzung der Verkehrsmengen noch steigen
- die finanzielle Leistungskraft der Stadt Dresden keinen Bau und Unterhaltung einer solchen Brücke ohne drastische Einschränkungen in anderen Bereichen ermöglicht

kann die Waldschlößchenbrücke nicht gebaut werden

Variante b: wirksame Reduzierung der Belastungen und der Kosten

- Waldschlößchenbrücke ist in der in den Unterlagen dargestellten Form nicht umsetzbar, da
 - die dargestellten Gründe und Vorteile der Waldschlößchenbrücke nicht sicher sind und nicht dauerhaft gewährleistet werden können
 - die beschriebenen Belastungen bereits bei den ausgewiesenen Verkehrsmengen unzumutbar hoch sind und durch die nicht mögliche Begrenzung der Verkehrsmengen noch steigen
 - die Unterlagen unvollständig sind (v. a. Einbeziehung aller Auswirkungen auf altstädter Seite)
 - die finanzielle Leistungskraft der Stadt Dresden keinen Bau und Unterhaltung einer Brücke in diesen Ausmaßen ohne drastische Einschränkungen in anderen Bereichen ermöglicht
- Vollständigkeit der Planfeststellungsunterlagen durch Einbeziehung aller relevanten Auswirkungen (räumliche Ausdehnung des Untersuchungsgebietes auf altstädter Seite, inhaltliche Ausdehnung auf die Auswirkungen für den ÖPNV)
- signifikante Verringerung der verkehrsanziehenden Wirkung, der Umweltbeeinträchtigungen und der finanziellen Aufwendungen durch wirksame und dauerhafte Begrenzung der Verkehrsmenge; zweispurige Brücke und Verzicht auf 2-Ebenen-Lösungen(dafür ampelgeregelt Kreuzungen)