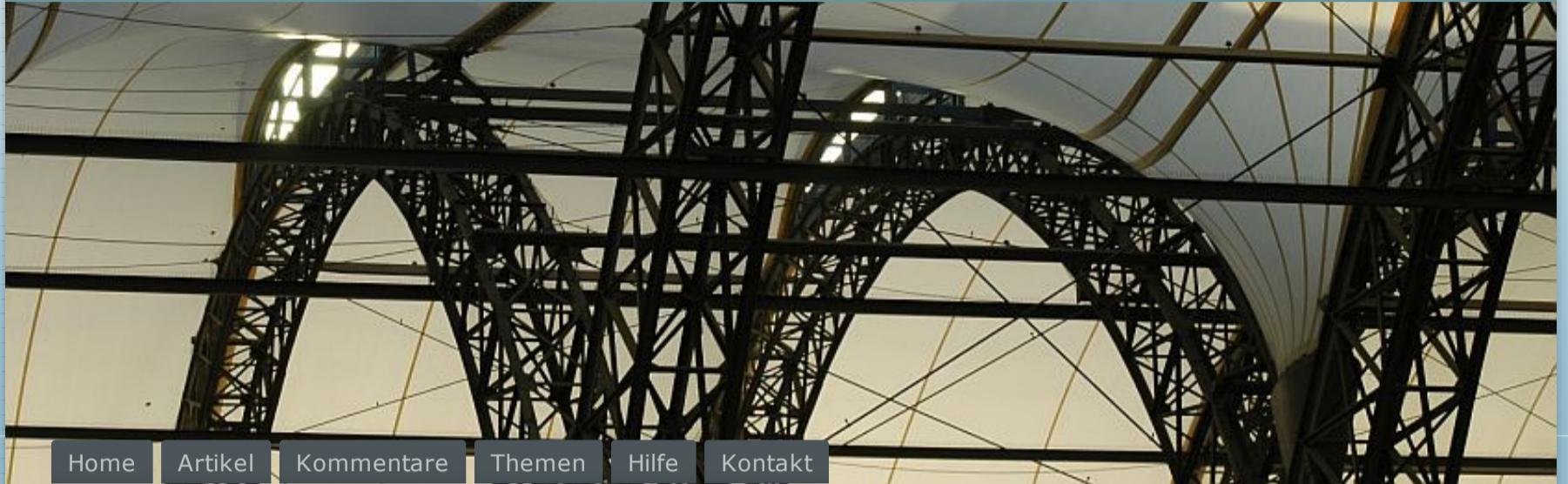


Quo vadis, Dresden?

Forum für Stadtentwicklung und Kommunalpolitik



[Home](#) [Artikel](#) [Kommentare](#) [Themen](#) [Hilfe](#) [Kontakt](#)

GESELLSCHAFT

ÄLTERE – ARTIKEL – NEUERE

ARCHIV

Pressemitteilung der Welterbebewegung

Samstag, 25. September 2010

Landesdirektion betont sich ihr Welterbedenkmal der Kulturlosigkeit

Die Landesdirektion Dresden erklärte am 17.9.2010, dass nunmehr Baurecht für den weiteren Bau der Waldschlößchenbrücke hergestellt sei. Sie begründete dies unter anderem mit der nicht praktikablen Variante eines Elbtunnels an dieser Stelle.

Die Welterbebewegung Dresden erklärt dazu:

Die Landesdirektion Dresden als CDU-gesteuertes Organ der sächsischen Landesregierung bleibt ihrer Linie treu, die wesentlich zum Verlust des UNESCO Welterbetitels in Dresden beigetragen hat.

Wir erinnern daran, dass es die Landesdirektion in Dresden war, die widerrechtlich mit Pressemitteilungen in ein laufendes Bürgerbegehren zum Erhalt des Welterbes eingegriffen hat.

Wir erinnern daran, dass dieselbe Landesdirektion bereits vor Abschluß des Bürgerbegehrens erklärte, das Bürgerbegehren zum Erhalt des Welterbetitels sei auf Grund von formalen Fehlern unrechtmäßig, obwohl gegenteilige Aussagen vom Rechtsamt der Stadt Dresden vorlagen.

Auch mit der neuerlichen Behauptung, dass ein Tunnel an dieser Stelle weder ökonomisch noch ökologisch die Vorzugsvariante zur mittlerweile ca. 40 Mio Euro teuren WSB sei, bleibt sich die Landesdirektion mit ihren unwahren Behauptungen treu.

Der Sprecher des Netzwerkes Welterbebewegung, Thomas Löser, ergänzt:

“Es ist wie immer. Die Landesdirektion nimmt eine Tunnelplanung der Stadt von 1995 und erklärt, diese sei nicht vorzugswürdig. Dass diese Planung Schnee von Gestern ist und natürlich längst durch optimierte Planungen abgelöst wurde, wird bewußt verschwiegen – genauso wie die Fachmeinung nationaler und internationaler Tunnelplaner.

Monat

ODER

Text suchen

ODER

Schlagwort

ODER

Thema

NEUESTE ARTIKEL

[Geordnete Einzelhandelsentwicklung?](#)

[Gedenkfeier für Heidrun Laudel](#)

[Bebauungsplan zum Globus SB-Markt](#)

[Prozessbericht von der WSB-Verhandlung in Leipzig](#)

[Soll ein weiteres Zeugnis der Dresdner Architekturmoderne verschwinden?](#)

[Mündliche Verhandlung am BVerwG zur Waldschlösschenbrücke](#)

[Dresden im Wandel](#)

[Zum Tod von Wolfgang Hänsch](#)

[Machtkalkül statt Realismus?](#)

[Nachruf für Wolfgang Hänsch](#)

[Abschied und Wiederkehr](#)

[Eine alte Lüge und neue Probleme](#)

[Brücke gebaut – Rechtsstaat beschädigt](#)

Wir können nur hoffen, dass die falschen Aussagen der Landesdirektion bezüglich der Machbarkeit eines Elbtunnels am Waldschlößchen im Hauptsacheverfahren der Grünen Liga vor dem OVG Bautzen endgültig aufgeklärt werden.“

Dieser Artikel wurde zuletzt am 30.12.2010 aktualisiert.

Sie können [den Artikel als .pdf-Datei speichern ...](#)

Gern können Sie auch [diesen Artikel weiterempfehlen ...](#)

Schlagworte: [Elbtunnel](#) [Welterbe](#)

KOMMENTARE ABONNIEREN

11 Kommentare zu diesem Artikel

Frage an Herrn Löser: Könnten Sie das bitte genauer erklären:

Die Landesdirektion nimmt eine Tunnelplanung der Stadt von 1995 ...

Eine Tunnelplanung von 1995? Im Zusammenhang mit der Brücke sind bekanntlich fast alle noch so kleinen Details im Internet als Dokument abrufbar. Dann wird es doch sicher auch diese Tunnelplanung von 1995 irgendwo geben? Könnten Sie bitte einen link auf dieses Dokument angeben? Die erste, mir bekannte Tunnel-Studie (also keine Planung) ist die von 2003. Diese entstand bekanntlich, nachdem die (damals noch „Regierungspräsidium“ genannte) Landesdirektion von der Stadt Dresden verlangte, sie müsse stichhaltig darlegen, dass „die Tunnelvariante gegenüber der Brückenvariante nicht vorzugswürdig ist“. Vorher gab es lediglich von der „BI Verkehrsfluss“ einen Vorschlag für einen Tunnel (der aber zu undetailliert war, um als Studie oder gar als Planung bezeichnet werden zu können).

Spielte diese Tunnelplanung von 1995 eigentlich 1996 bereits mit eine Rolle, als die FDP selbst einen Vorschlag für einen Tunnelbau einbrachte (der damals u.a. von den GRÜNEN abgelehnt wurde)?

... schrieb [Frank](#) am Samstag, dem 25.09.2010, um 16:26 Uhr.

@Frank(N)

Unbestritten ist wohl die EIBS-Studie von 1996, die nicht zur Vorlage kam, weil Herr Schommer seligen Angedenkens bereits 1995 klar gemacht hatte, was gefördert wird und was nicht. (Ich habe jedenfalls von mehreren Tunneluntersuchungen in diesem Zeitraum gelesen. U.a. Wikipedia Dresdner Brückenstreit) Und noch ein Jahr zurück: Das Verkehrskonzept von 1994 legte die Präferenz für eine dritte Marienbrücke fest. Vor diesem Hintergrund ist wohl die ablehnende Haltung der Grünen gegenüber dem überbewerteten Projekt WSB zu sehen.

Diese bekannten Eckdaten sollten Sie eigentlich nach mehreren Jahren DNN-Forum mitbekommen haben. Sie haben zweifellos recht, dass hier eine Machbarkeitsstudie etwas verallgemeinernd als Plan (Vorhaben, Absicht, Zielsetzung usw.) bezeichnet wird. Thomas Löser spricht allerdings auch erkennbar nicht von genehmigungsfähigen Planungen im Sinne eines Planfeststellungsverfahrens.

Was soll Ihre billige Polemik? Auf welcher Basis Herr Mücke seinen Tunnelvorschlag machte, den er nacher ebenso populistisch wie überheblich bekämpfte, müssten Sie wohl eher in Erfahrung bringen können.

... schrieb visitor x am Sonntag, dem 26.09.2010, um 11:50 Uhr.

Hochwasser-Brunch

„Dresden kann keine Brücken“

SCHLAGWORTE

13.Februar Albertbrücke Aufgelesen
BautznerStraße Bürgerbegehren
Datenschutz Demokratie
Denkmalschutz
DresdensErben Elbhang
Elbtunnel Elbwiesen
Hochwasserschutz
KieswerkSöbrigen Kulturpalast
KönigsbrückerStraße
Landesregierung Landtag
Musikmetropole NetzwerkStadtforen
Neumarkt Parkschießung
Stadtbild
Stadtentwicklung Stadtrat
Stadtverwaltung
Waldschlößchenbrücke
Welterbe

Als "billige Polemik" könnte man (was *ich* freilich nie tun würde) eher den Text bezeichnen, den wir hier soeben kommentieren. Da wird mit hochtrabenden Worten eine Aktion (die Eilklage der GL) verteidigt, für die allmählich niemand mehr Verständnis hat. Und die auch definitiv nichts gegen die Brücke oder für einen Tunnel mehr bringen wird, außer weiteren Kostensteigerungen. Ich erinnere mich immer gern daran, dass man als Brückengegner ursprünglich einmal wegen der Kosten gegen die Brücke war.

... schrieb [Frank](#) am Sonntag, dem 26.09.2010, um 14:10 Uhr.

@Frank

Ich denke, wir sind uns einig: Die Klage kann sich nicht am Grad der Zustimmung oder des Verständnisses orientieren. Es ist deshalb müßig, darüber zu spekulieren, wie groß dieses Verständnis ist.

Ebenso unnötig ist die Mutmaßung, was in der abschließenden Urteilsbegründung steht. Die Welterbebewegung muss bei aller Skepsis zunächst davon ausgehen dürfen, dass das WSB-Projekt aus umweltrechtlichen Gründen mglw. gestoppt wird.

Bleibt die Kostenfrage. Die Grüne Liga vertritt Interessen des Naturschutzes und der Nachhaltigkeit. Sie muss keine ökonomischen Abwägungen zugunsten politischer Vorgaben treffen. Die von der GL zu unterscheidenden Welterbefreunde sehen beim Gesamtprojekt (inklusive immaterieller Werte wie Elbwiesen, Welterbe und kulturelle Wertegemeinschaft) eine nicht akzeptable Kosten-Nutzen-Relation. Und schließlich: Warum soll noch mehr Geld bereits verbranntem Geld hinterhergeworfen werden?

Es gibt beim Rückbau auch einen Langzeiteffekt: Kann die Verschwendung öffentlicher Gelder für das WSB-Projekt gestoppt werden, ist das Signal an Politiker eindeutig. Mit Steuergeldern wird künftig bei ähnlichen Prestige-Vorhaben verantwortungsvoller umgegangen. Das bedeutet: auf Dauer wird dieser Baustopp für uns alle günstiger. Selbst wenn eine Wandlung in einen Volltunnel erfolgt. Es bedeutet nicht, wie parteipolitische Propaganda nun gern verbreitet, dass künftig gar nichts mehr gebaut werden könnte. Unterschätzen Sie nicht die Bereitschaft der Kritiker von unsinnigen Großprojekten zu konstruktiven Lösungen.

... schrieb visitor x am Sonntag, dem 26.09.2010, um 14:59 Uhr.

Wie der Name sagt, ist es ist nun einmal die Aufgabe von Naturschutzverbänden Anwalt des Naturschutzes zu sein. Im Falle der Waldschlöbchenbrücke werden grundlegende international geltende Regeln des Naturschutzes etwa die [FFH-Richtlinie](#) verletzt. Es ist also nicht Verhinderungswahn, wie Herr F. und viele andere zu glauben scheinen, sondern die Pflicht der GL mit allen Möglichkeiten dagegen vorzugehen. Glücklicherweise ist das auch möglich, da sie in ihrem Einsatz auch Unterstützung findet.

Wenn sich die Verantwortlichen für das Brückenprojekt von Anfang an an Vernunft und Recht gehalten hätten, könnte die ihnen nötig scheinende Elbquerung als Tunnel schon bald fertig sein.

Sollte das OVG auch jetzt noch das Vorhaben durchwinken, was nicht so leicht sein wird (immerhin ist erst einmal [Pause](#)), dann wird dadurch der Schaden nur weiter vergrößert, denn spätestens in der nächsten Instanz muss Europäisches Recht bei der Urteilsfindung herangezogen werden. Und je mehr Tatsachen schon geschaffen wurden, um so teurer wird der dann fällige Rückbau. Hoffentlich reichen die verbleibenden Mittel dann doch noch für den Tunnel!

... schrieb WilhelmFriedemann am Sonntag, dem 26.09.2010, um 17:49 Uhr.

@WilhelmFriedemann:

Das ist eben nicht mehr so. Die sogenannten Naturschutzverbände sind größtenteils nur noch politische Organisationen und keine "Anwälte des Naturschutzes" mehr.

In der SZ war jetzt vor Kurzem ein Interview mit dem Greenpeace-Gründer Patrick Moore, lesen lohnt:

<http://www.sz-online.de/nachrichten/artikel.asp?id=2568478>

... schrieb Redox65 am Montag, dem 27.09.2010, um 21:40 Uhr.

@Redox65

Der Einwand ist nicht so recht verständlich. Natürlich müssen auch Naturschutzverbände im politischen Raum agieren. In unserem Fall ist es die Grüne Liga, die sich als Anwalt des Naturschutzes mit verantwortungslosen Politikern auseinander setzen muss. Und das ist ein politischer Vorgang, was denn sonst?

Die Meinung, die in dem Interview vertreten wird, ist recht interessant, da sie aber nichts mit dem hier kommentierten Artikel zu tun hat, unterlasse ich es, darauf einzugehen. Nur soviel: Auch diejenigen bei Greenpeace, die diese Meinung nicht teilen, agieren politisch. Was ist daran schlimm?

... schrieb WilhelmFriedemann am Dienstag, dem 28.09.2010, um 15:13 Uhr.

Nachtrag: Patrick Moore ist schon seit Jahrzehnten nicht mehr bei Greenpeace. Man hat sich im Streit getrennt. Er spricht also auch nicht für diese Organisation.

... schrieb WilhelmFriedemann am Dienstag, dem 28.09.2010, um 15:41 Uhr.

Ich denke Menschen leben und bewegen sich nicht unter der Erde. Ein Tunnel ist nur eine Lösung für die in Dresden schon immer viel zu stark bevorzugten Autofahrer, ohne die es das Problem der Elbquerung gar nicht gäbe. Jetzt noch einen Tunnel zu diskutieren halte ich für ignorant. Viele Grüße vom fröhlichen Radfahrer.

... schrieb Mathieu Martin am Samstag, dem 02.10.2010, um 11:54 Uhr.

@fröhlicher Radfahrer Mathieu Martin

Die Elbwiesen stellen eine einmalig schöne Kulturlandschaft dar, und wir hatten die Ehre sie zu bewahren und zu schützen. Keine Grossstadt Europas besitzt heute noch solche Flusswiesen direkt im ihrem Stadtgebiet. Heute plabbern viele wie dümmliche Papageien nach, was in den CDU-Faltblättern stand, "das UNESCO-Welterbe nütze uns doch gar nichts". Wenn dem tatsächlich so wäre, dann hätte doch gar nichts mehr wert an Kunst und Kultur und Wissenschaften. Wir wären eine biertrinkende Menschenmasse welche rülpsend vorm Fernseher Dschungelcamp guckt.

Aber Dank der Raffgier einiger Provinzpolitiker ohne Ehrfurcht vor der Schönheit der Natur und welche niemals das Format hatten innezuhalten und zurückzutreten um das Grosse und Ganze zu überblicken, bekommen wir nun eine Monsterbrücke. Nun wird es einigen bald vergönnt sein, diese kilometerlange Brücke zu befahren, neben sich tausende Autos welche über die Elbe donnern, auch wenn es ganz gewiss nur jene militante Minderheit der Fahrradfahrer sein wird, welche die Schönheit und Einzigartigkeit der Elbwiesen niemals werden erkennen können.

... schrieb Sven am Samstag, dem 02.10.2010, um 15:20 Uhr.

@fröhlicher Radfahrer Mathieu Martin

Vermutlich wissen Sie ja, dass auch die WSV den schon immer bevorzugten motorisierten Verkehr einseitig gegenüber Radfahrern und Fußgängern bevorzugt.

Entsprechend finde ich es ignorant, dass die WSB 4-spurig wird, obwohl 2 Fahrspuren mehr als ausreichend gewesen wären und dass deren Höhe und der Brückenbogen an dieser landschaftlich sensiblen Stelle mehr Landschaft verdeckt, als es bei den anderen Innenstadtbrücken vorgelebt wurde.

Ausserdem finde ich es ignorant, dass das alles in einem Schutzgebiet passiert, dass nach EU-Recht die Vernetzung geschützter Lebensräume sicherstellen soll, damit nicht noch mehr Arten von der ERde verschwinden. Hier wäre es erst recht erforderlich gewesen, den Eingriff zu minimieren auch auf die UNESCO zu hören, dass der Wert dieses Gebietes für das Weltkulturerbe stark gemindert wird mit WSB.

Der Elbtunnel ermöglicht den Verkehr, ohne die Werte des Natur- und Welterbes sowie der Landschaft dermaßen zu beeinträchtigen, ignoriert sie nicht, behandelt sie schonend.

Das sollte man von Politikern verlangen, dass sie schonend mit unseren Werten umgehen. Sonst sind bald keine mehr da! Insofern bin ich dafür, das bereits sinnlos beschädigte Werte wieder repariert werden. Ob mit oder ohne Tunnel, das werden vermutlich die Mehrheiten entscheiden.

... schrieb Silvia am Samstag, dem 02.10.2010, um 20:42 Uhr.

„Quo vadis, Dresden?“ arbeitet mit WordPress.

Das Design basiert auf dem Theme „Ocean Mist“ von Ed Merritt.

(cc) 2010-2016 Verein „Bürgerbegehren Tunnelalternative am Waldschlößchen e.V.“ · Kontakt