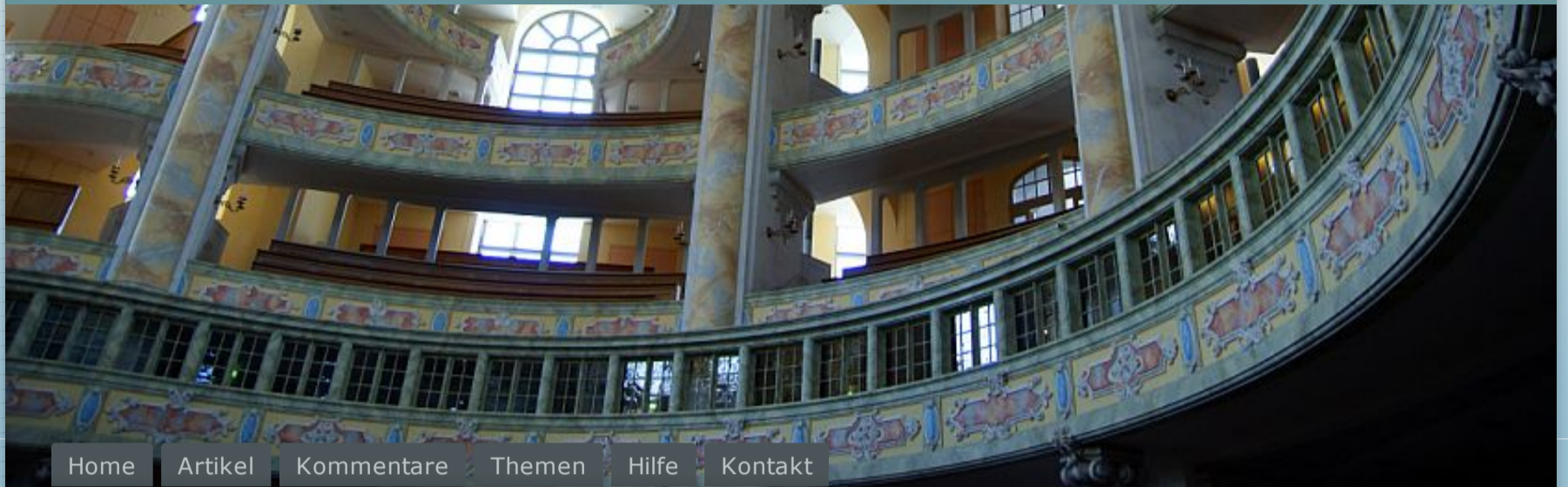


Quo vadis, Dresden?

Forum für Stadtentwicklung und Kommunalpolitik



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

VERKEHR

ÄLTERE – ARTIKEL – NEUERE

ARCHIV

„Dresden kann keine Brücken“

Freitag, 19. Juli 2013

Das Endlos-Drama um die Albertbrücke kennt nur Verlierer

Von JÖRG LUCKE

Jahrelang begleitete das „Brückenmännchen“ des „Sächsischen Boten“ anonym den Bau der Waldschlößchenbrücke als Sprachrohr der Brückenbefürworter. Eines Tages stellte es seine Kommentare mit der Begründung ein, die Brücke stehe kurz vor der Vollendung. Eine Auseinandersetzung mit den Brückengegnern sei nicht mehr erforderlich.

Nun meldet es sich in Person des FDP-Multifunktionärs Holger Zastrow erneut zu Wort. Anlass ist die bevorstehende Sanierung der Albertbrücke. Der Stadt hatte beschlossen, während der Bauzeit den Autoverkehr komplett von der Brücke herunterzunehmen und nur noch die Straßenbahn fahren zu lassen. Selbst die CDU-Fraktion im Stadtrat stimmte seinerzeit dieser Variante zu. Damit Fußgänger und Radfahrer trotz der Baumaßnahmen die Elbe weiter queren können, wurde eine Behelfsbrücke westlich neben der Albertbrücke errichtet.

Als der Sanierungsbeginn immer näher rückte, verschärfte der sächsische Oberliberale den Ton. Wenn ihr euch nicht unserem Willen beugt, droht Zastrow der Oberbürgermeisterin im Bündnis mit dem FDP-geführten Wirtschaftsministerium, dann kürzen bzw. verweigern wir euch die in Aussicht gestellten Fördermittel. Und siehe da, sowohl die CDU-Fraktion als auch die Oberbürgermeisterin beginnen bereits einzuknicken. Ich nenne einen solchen Vorgang ERPRESSUNG.

Es wird jedoch nicht nur erpresst, sondern auch GETRICKST und GETÄUSCHT. Denn eigentlich sollte die notwendige Sanierung der Albertbrücke viel eher beginnen. Sie wurde aber immer wieder verschoben, weil die Stadt und die Stadträte von CDU und FDP den Dresdnern gebetsmühlenartig erklärten, dass sie erst beginnen kann, wenn die Waldschlößchenbrücke für den Verkehr freigegeben wird. Der Autoverkehr der Albertbrücke würde dann über die neue Elbquerung am Waldschlößchen geführt.

Es wäre jedoch zu einfach, den Schwarzen Peter allein der FDP, der CDU und dem ADAC zuzuschieben. Zwar erscheinen sie immer wieder als treibende Kraft im neuen Brückenstreit, doch neben ihnen gibt es noch zahlreiche weitere Beteiligte, wie mein Archiv verrät. Es erzählt mir außerdem, dass die Auseinandersetzungen bereits

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](#)

Archiv verfall. Es erzählt mir außerdem, dass die Auseinandersetzungen bereits wesentlich früher begannen. Das älteste in meinem Besitz befindliche Dokument ist ein kurzer Beitrag in der „Dresdner Morgenpost“ vom 26. 02. 2005 unter der Überschrift „Bröckel-Alarm. Stadt fehlen 51 Mio. für marode Brücken“. Nur ein paar Monate später, am 25. 05. 2005, berichtete die „Sächsische Zeitung“ im Rahmen ihrer Brückenserie: „Diagnose: feucht und verschlissen, aber noch haltbar.“. Knapp zwei Jahre später erschien eine Serie der „Dresdner Morgenpost“ über die Dresdner Elbbrücken. In der Folge über die Albertbrücke erfuhren wir: „Für das Jahr 2008 ist eine Verbreiterung und komplette Sanierung der dann 131 Jahre alten Brücke geplant.“ (20. 03. 2007, S. 9)

Doch bereits ein Vierteljahr später musste der Straßen- und Tiefbauamtschef in den „Dresdner Neuesten Nachrichten“ vom 13. 06. 2007 eingestehen, dass sich der Baustart der 20-Millionen-Sanierung wegen zahlreicher ungeklärter Probleme verschieben wird. Koettnitz hoffte dennoch, erfuhren wir, Ende 2008, Anfang 2009 mit der Sanierung beginnen zu können. Eine totale Fehleinschätzung, wie wir heute wissen. Der damalige Grünen-Stadtrat Stephan Kühn, der mit einer Anfrage den Stein ins Rollen brachte, resümierte im gleichen Beitrag:

„Die Albertbrücke ist ein trauriges Beispiel dafür, was passiert, wenn man die vorhandene Verkehrsinfrastruktur zugunsten teurer und teilweise überdimensionierter Neubauprojekte jahrelang vernachlässigt“

und bringt damit am Beispiel der Albertbrücke das Dilemma Dresdner Infrastrukturpolitik auf den Punkt.

Chaos um Albertbrückensanierung und WSB-Eröffnung gehören zusammen

Seit diesem Zeitpunkt erleben wir ein heilloses Hin und Her der Zuständigkeiten und Abhängigkeiten. Parteien, Stadträte, Baubürgermeister, Kämmerer, Straßen- und Tiefbauamt und Wirtschaftsministerium, Denkmalschutz, ADAC und Allgemeiner Deutscher Fahrradclub (ADFC) finden keine gemeinsame Sprache, weil Partei- und Interessenpolitik die Sachpolitik dominiert. So verzögert sich die Sanierung Jahr um Jahr. Das hat zur Folge, dass die Schäden an der Brücke bedrohlich zunehmen. Sogar eine Sperrung steht im Raum. Kaum ein Jahr vergeht, an dem die lokalen Medien nicht auf diese unhaltbaren Zustände hinweisen. Eine Auswahl: „Steinschlag-Alarm an Albertbrücke“ (SäZ vom 16./17. 06. 2007); „Bröckel-Brücken: Uns droht der Verkehrsfarkt!“ (DM vom 08. 02. 2008); „Sanierung wieder verschoben“ (SäZ vom 13. 01. 2009) mit einem Kommentar von Stefan Rössel über das neuerliche Debakel um die Albertbrücke: „Wieder einmal kippt das Land eine fertige Planung der Stadt.“

Es ist kein Faschingsscherz, aber just am 11. 11. 2009 meldete die „Dresdner Morgenpost“: „Vorsicht, Steinschlag! Die baufällige Albertbrücke bröckelt immer gefährlicher. Die maroden Simse, Kanzeln und Geländer halten nicht länger. Mehr und mehr Bereiche links und rechts der Fahrbahn werden abgesperrt. Fußgänger und Radfahrer kommen kaum mehr über die Elbe. Autos dürfen nur bei Tempo 30 drüberrollen-künftig sogar nur zweispurig!“ Also notdürftige Reparaturen und veränderte Verkehrsführung mit dem Ergebnis, dass die Albertbrücke immer mehr zur Staufalle wird. Während das Brückenmännchen des „Sächsischen Boten“(09. 12. 2009) die Gegner der Waldschlößchenbrücke für die Sanierungsverzögerungen und die daraus folgenden Staus verantwortlich macht, kontert Gerhard Jakob, dass sich Stadt und Mittelbehörde die Probleme zum Teil selbst eingebrockt haben, weil

„[...] das Elend mit der Albertbrücke [...] ja schon jahrelang bekannt (ist) – passiert ist in der langen Zeit nichts. Und nun ist Heulen und Zähneklappern angesagt. Statt vorausschauend zu planen, sind die Brückenbauer plötzlich Getriebene des rapiden Zerfalls.“

Hätten Rathaus wie Mittelbehörde rechtzeitig nur einen Bruchteil der Energie und des nötigen Geldes, den sie für die nach wie vor umstrittene Waldschlößchenbrücke aufgebracht haben, der Not leidenden Albertbrücke ange-deihen lassen-das Chaos wäre beherrschbar gewesen.“ (DM vom 02. 12. 2009)

Hochwasser-Brunch
„Dresden kann keine Brücken“

SCHLAGWORTE

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

Damit bestätigte der Kommentator der Morgenpost die Kritik von Stephan Kühn von vor zwei Jahren.

Es muss an dieser Stelle positiv vermerkt werden, dass die lokale Presse, insbesondere Dresdner Morgenpost und Sächsische Zeitung, das Theater um die Sanierung der Albertbrücke von Beginn an kritisch begleiten, es aber auch zum Anlass nehmen, auf den desolaten Zustand der meisten innerstädtischen Brücken hinzuweisen und die generell verfehlte Verkehrspolitik Dresdens an den Pranger zu stellen. Denn die Hiobsbotschaften, Missverständnisse und Streitereien wollen kein Ende nehmen.

Das zeigt sich bei den Auseinandersetzungen um die Frage, ob Radfahrer und Fußgänger während der Sanierung über eine Behelfsbrücke oder per Fähre die Elbe queren sollen. Die Befürworter einer Behelfsbrücke setzten sich schließlich durch, und mit dieser Entscheidung begann ein weiteres trauriges Kapitel von „Dresden kann keine Brücken“.

Bevor mit dem Bau der Behelfsbrücke ab Sommer 2011 begonnen werden konnte (auch dieser Termin schob sich immer wieder hinaus), war aber erst einmal eine erneute Notreparatur notwendig, weil sich unter den Bögen Betonteile lösten, die der Schifffahrt gefährlich werden können (SäZ vom 19. 10. 2010).

Am 05. 01. 2011 teilte die „Sächsische Zeitung“ Details zur Behelfsbrücke mit:

„Die Behelfsbrücke wird 5,40 Meter breit. Fußgängern und Radfahrern stehen in jeder Richtung zwei Meter zur Verfügung. Der Rest dient der Sicherheit. Das Bauwerk kostet 1,75 Millionen Euro...Die Fertigstellung ist für den 16. September geplant.“

Erste Kritik an der Behelfsbrücke kommt vom ADFC, dem diese zu schmal ist und daher befürchtet, von den Fußgängern ausgebremst zu werden (SäZ vom 14. 02. 2011). Aber auch der Übergabe-Termin verzögert sich. Er ist jetzt für Ende 2011 vorgesehen. Als sie schließlich am 14. 11. 2011 übergeben werden konnte, begann ein weiteres Kapitel von Pleiten, Pech und Pannen. Denn schon am Eröffnungstag rutschten die ersten Radfahrer auf dem glatten Geläuf weg, weil versäumt wurde, die Fahrbahn abzustumpfen. Wie sich später herausstellte, sollte die Brücke eigentlich einen Asphaltbelag erhalten, der von der Stadt jedoch aus Kostengründen gestrichen wurde. Als weiteres Erschwernis kam hinzu, dass die Nägel, die die Bohlen befestigen, so eingeschlagen wurden, dass sie die Radreifen aufzuschlitzen drohen (DM vom 02. 12. 2011).

Zu der sichtbaren Blamage gesellte sich Häme. „Gugge! Vor 100 Jahren konnte Dresden noch Brücken bauen“, lästerte die gleiche Zeitung fünf Tage später. „Es gab Zeiten“, erinnerte Andreas Weller, „da wurden in der Stadt Interimsbrücken ohne Pannen, falsches Material und Faul-Gefahr gebaut.“

„Rutschbrücke“ und „Pannen-Steg“ sind noch die freundlichsten Bezeichnungen, die der Volksmund für diese Fehlplanung erfand. Parallel dazu hielt der Wirrwarr um Albert- und Waldschlößchenbrücke an. Am 05. 09. 2011 titelt die SäZ „Albertbrücke neun Monate voll gesperrt“. Aber nicht der dann folgende Beitrag von Peter Hilbert ist von Brisanz, sondern der dazugehörige Kommentar von Annette Binninger „Willkommen im Brückenchaos“:

„Nun ist es also raus ...: Kaum wird die Waldschlößchenbrücke fertig sein, soll die Albertbrücke für den Autoverkehr neun Monate lang dicht sein. Herzlich willkommen im Dauerstau also-allerdings nicht auf Albert- oder Carola-Brücke, sondern dann doch lieber gleich auf der neuen Waldschlößchenbrücke.

Dabei sollte sie doch die anderen Brücken entlasten. Hieß es allerdings immer. Nun soll das neue Bauwerk, wann immer es auch fertig wird, gleich eine alte Brücke zeitweise ganz ersetzen [...].

Die Stadt serviert mit dieser ‚Lösung‘ letztlich uns Bürgern die Rechnung für jahrelange Versäumnisse bei der Verkehrsplanung, vor allem bei Straßen- und Brückensanierung.“

Sie sprach damit vielen Dresdenern aus der Seele. So auch Jana Knauth, die in ihrem Leserbrief in der SÄZ vom 27. 09. 2011 zudem beklagt, dass die letzte historische Brücke dem Ausbauwahn geopfert werde:

Es ist skandalös, dass überhaupt nicht erwähnt wird, dass die Brücke unmäßig verbreitert wird und dadurch-konsequenterweise, wie man sagen muss-ihren Denkmalstatus verliert! Die einzige noch weitestgehend im Originalzustand erhaltene Brücke, der alten Pöppelmann-brücke nachempfunden und in ihren Proportionen natürlich abgewogen, wird dem Ausbauwahn geopfert.

Ganz nebenbei kann man sich auch noch fragen, warum die Radfahrer- und Fußgängerbrücke schon ein Jahr vor dem anvisierten Baubeginn den Autos wieder vier Spuren ermöglichen soll, wenn die Brücke dann doch erstmal ganz gesperrt werden muss. Ständig wird in dieser Stadt davon gesprochen, dass es nötig ist den motorisierten Individualverkehr(MIV=Autos) einzuschränken, um die Umweltzone zu verhindern. Solange diesen Verkehrsteilnehmern aber immer wieder mehr Platz eingeräumt wird, ist das Unterfangen aussichtslos.“

Freidemokraten spielen die Populismuskarte

Mitte Oktober 2011 erfahren wir vom Protest der FDP, die die achtmonatige Sperrung der Albertbrücke für Autos nicht hinnehmen will. Diese sture Haltung der Liberalen wird von nun an immer wieder von Denni Klein gegeißelt, der für die Sächsische Zeitung die Sanierung der Brücke journalistisch begleitet. Mit unerwarteter Deutlichkeit fordert er bereits etwa 14 Tage später:

„Wer weniger Stau auf Dresdens Straßen haben will, muss den Verkehr reduzieren. Und zwar den Autoverkehr. Dafür gibt es zwei Wege. Der Erste: Per Zwang. Durch die Umweltzone oder andere Fahrverbote zum Beispiel. Doch das wäre der falsche Weg. Der zweite Weg ist weit wirksamer, braucht aber mehr Weitsicht als sie die schwarz-gelbe Landesregierung derzeit zeigt.

Denn statt die Investitionen in den öffentlichen Nahverkehr massiv zu kürzen, müssten diese erhöht werden. Vorhandene marode Straßenbahnstrecken müssten schneller saniert und der Bau neuer Strecken forciert werden. Nur so wird der Nahverkehr schneller und damit attraktiver für Fahrgäste. Damit einher geht auch das politische Bekenntnis zur langfristigen Finanzierung des Nahverkehrs. Denn ein noch so attraktiver Nahverkehr findet keine neuen Kunden, wenn er immer teurer wird. Die Kürzungen der Landesregierung sind das falsche Signal, denn so steigen wieder mehr Menschen ins Auto als in den Bus und die Bahn.

Ein attraktiver, bezahlbarer Nahverkehr überzeugt Gelegenheitsautofahrer zum Umstieg und sorgt für freie Straßen für alle, die Autofahren müssen oder wollen, denn es fahren weniger Autos. Dieser Weg ist auch bezahlbar, denn es braucht keine immer größeren Straßen mehr. Das dabei gesparte Geld kann in die Attraktivität des Nahverkehrs fließen.“

(SÄZ vom 01. 11. 2011)

Besser kann man die derzeitige Dresdner Verkehrspolitik nicht kommentieren.

Als ob die Fehler bei der Planung und beim Bau der Behelfsbrücke nicht schon genug wären, erfahren die ohnehin schon gebeutelten Verkehrsteilnehmer am 09. 03. 2012 aus der Sächsischen Zeitung, dass die Albertbrücke frühestens in drei Jahren saniert sein wird, weil der Bau erst im Spätsommer 2013 starten kann. Also ein Jahr später als geplant.

Damit war das „Brücken-Elend“ (Gerhard Jakob) aber noch längst nicht beendet. Denn nun meldeten sich wieder die „Freien Demokraten“ zu Wort. Sie wollen die Elbquerung während der Sanierung für Straßenbahnen sperren, für Autos aber offenhalten. Das lehnte Baubürgermeister Jörn Marx laut Sächsischer Zeitung vom 25./26. 08. 2012 strikt ab.

Als sich außerdem DVB-Chef Zieschank pro Bahn in die Debatte einschaltete(DM vom

30. 08. 2012) und Zastrows Parteifreund, Wirtschaftsminister Morlok, mit Mittelkürzungen drohte, falls Autos und LKW's(!) während der Bauzeit nicht über die Brücke fahren dürften (SäZ vom 31. 08. 2012), spitzte sich der Streit Monat für Monat zu.

Und wieder war es die Sächsische Zeitung, die den Vernünftigen unter den Dresdnern ihre Stimme lieh. Unter der Überschrift „FDP provoziert Verkehrschaos“ mahnte Tobias Winzer:

„Mit ihrer Forderung, die Albertbrücke während der Bauzeit für Straßenbahnen zu sperren und stattdessen für Autos und LKW zu öffnen, verrennt sich die FDP... Denn mit einer sachlichen Debatte hat die derzeit geführte Diskussion nichts zu tun. Es ist nur ein politisches Scharmützel.
(SäZ vom 31. 08. 2012)

Unterstützt von einem Großteil der Bevölkerung bleiben der Baubürgermeister und die Stadt vorerst bei ihrer Position: Freie Fahrt für Straßenbahnen. Grünes Licht kam auch von der Landesdirektion. Der Fahrradclub hingegen fordert eine Neuplanung(SäZ vom 15. 10. 2013). Sprecher Konrad Krause kritisierte sowohl die zu geringe Breite als auch die unzureichenden Anbindungen der Radwege an das übrige Straßennetz. Unfälle seien dadurch vorprogrammiert.

Am 2. September 2013 sollen die Bagger endlich an der Albertbrücke anrollen, verrät Straßen- und Tiefbauamtschef Reinhard Koettnitz am 19./20. 01. 2013 der Sächsischen Zeitung. Und diktiert dem Journalisten Peter Hilbert weitere Details in den Notizblock:

„Die Elbquerung wird beim Umbau um 3,60 auf 22,20 Meter verbreitert. Auf beiden Seiten sind 1,60 Meter breite Rad- und zwei Meter breite Fußwege geplant. Grundhaft ausgebaut werden auch die anschließenden Kreuzungen und Straßen. So ist geplant, dass Terrassenufer zwischen Lothringer und Elsasser Straße zu sanieren. Am Rosa-Luxemburg-Platz wird die Verbindung zwischen Carus-Ufer und Glacisstraße entfallen. Stattdessen entsteht ein zentraler Platz, der nur von Fußgängern und Radfahrern genutzt werden kann.

Veränderungen an der Verkehrsführung gibt es auch auf Altstädter Seite. Vorgesehen ist, dass aus der Florian-Geyer-Straße über die Sachsenallee hinweg nicht mehr links abgebogen werden darf. Das wird auch von der Lothringer Straße zum Terrassenufer verboten.“

Im Vorfeld der eigentlichen Baumaßnahmen finden an den Brückenenden bereits erste Sanierungsarbeiten an Mauern statt. Dennoch reißen die Hiobsbotschaften nicht ab. Die Dresdner Neuesten Nachrichten berichteten am 13. 03. 2013 von einer „Millionenlücke im Brückenetat“. Wie nicht anders zu erwarten, kämpfte die FDP weiter gegen die Brückensperrung (SäZ vom 16./17. 03. 2013). Deshalb verwundert es nicht, dass das „erste Gipfeltreffen zur Albertbrücke“ im FDP geführten Verkehrsministerium ohne Ergebnis verlief (SäZ vom 23./24. 03. 2013). Am 17. 05. 2013 teilte die Sächsische Zeitung mit, dass das Verkehrsministerium den Druck auf die Stadt erhöht:

„Die Stadt erwartet für das 25-Millionen-Euro-Projekt eine 75-prozentige Förderung. Nach SZ-Informationen soll das Ministerium aber auch 90 Prozent in Aussicht gestellt haben, wenn das Rathaus durchgängig Autos fahren lässt.“

Mittlerweile tritt das „Tauziehen um die Sanierung“ (DNN vom 16. 05. 2013) in seine entscheidende Phase. Während sich im DNN-Barometer (ebd.) 66% der Befragten für eine Vollsperrung der Brücke für den Individualverkehr aussprechen, beharrt Holger Zastrow auf der Öffnung der Brücke für Autos während der Bauzeit und beruft sich dabei auf den Stadtratsbeschluss 0395/2010, in dem es lt. DNN heißt:

„Durch den Bau einer Behelfsbrücke für den Fußgänger- und Radverkehr kann während der Bauzeit auf der Albertbrücke in jeder Fahrtrichtung eine Spur für den motorisierten Individualverkehr offen gehalten werden.“

Selbst wenn die Verwaltung einen diesbezüglichen Stadtratsbeschluss lt. Zastrow torpediert haben sollte, stellt sich die Frage, auf wessen Seite in diesem Fall die Sachkompetenz angesiedelt ist: bei Herrn Zastrow, der im zivilen Leben Chef einer Werbeagentur ist, oder bei Reinhard Koettnitz, einem Mann vom Fach.

Derweil drängten die Stadträte von SPD, Grünen und Linken auf einen schnellen Baubeginn. Sie reagierten entsetzt auf den Machtpoker der Freidemokraten. Die schärfste Kritik kam vom Fraktionschef der Grünen, Thomas Löser:

„Wir lehnen es ab, dass es weitere Verzögerungen bei der Albertbrücke gibt [...] Das Ämterspiel zwischen Zastrow und Wirtschaftsminister Morlok kann man nur als Missbrauch der Demokratie zum Nachteil der Stadt bewerten [...] Zastrow verwechselt offenbar Politik mit seiner Werbeagentur. Ich stelle mir die Frage, ob er politisch noch zurechnungsfähig ist [...] Frau Orosz sollte Stärke beweisen und sich gegen das Wirtschaftsministerium stellen.“ (SäZ vom 22. 05. 2013)

Bei der CDU, bisher mit auf der Seite jener, die eine schnelle Sanierung mit zeitweiliger Sperrung forderten, schienen sich jedoch unter dem massiven Druck des FDP-Ministeriums Zweifel einzuschleichen, wie die Sächsische Zeitung im gleichen Beitrag berichtete. Hans-Joachim Brauns, baupoltischer Sprecher der CDU-Stadtratsfraktion, kündigte weiteren Klärungsbedarf an. Löser reagierte erneut scharf:

„Ich kann die CDU nur davor warnen, sich auf das Spiel des Erzpöplisten Zastrow zum Nachteil der Stadt einzulassen.“ (ebd.)

Nicht nur die CDU, sondern auch die Stadt scheint plötzlich einzuknicken. Baubürgermeister Jörn Marx in einem internen Schreiben: „Die Belastung der Landeshauptstadt Dresden und unserer Tochter DVB sind bei der Variante ohne Vollsperrung geringer. Aus Gründen der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit sollte dieser nachgegangen werden.“(DNN vom 29. 05. 2013) Das bedeute allerdings, so die Dresdner Neuesten Nachrichten ebenda, dass der für September geplante Baustart nicht gehalten werden kann, sondern sich um knapp ein Jahr verschieben würde.

Mit einem Eilantrag wollten darauf hin die Stadträte der SPD, der Grünen, der Linken und der Bürgerfraktion den Baustart erzwingen (SäZ vom 29. 05. 2013). Wirtschaftsbürgermeister Dirk Hilbert (FDP), der am 30. Mai die Stadtratssitzung leitete, nahm den Eilantrag aber mit der Begründung von der Tagesordnung, dass „dieser Antrag [...] die bloße Bestätigung eines laufenden Verfahrens (ist)“ und daher „rechtlich (nicht) erforderlich“ sei, weil der Stadt daraus keine unwiederbringlichen Nachteile entstünden. (DNN-Online vom 31. 05. 2013)

Dieser eindeutig parteipolitisch motivierte Akt veranlasste Denni Klein in der Sächsischen Zeitung vom 31. 05. 2013 zu einem unerwartet drastischen Kommentar. Einige Auszüge aus FDP CONTRA DRESDEN:

„Dresdens Erster Bürgermeister Dirk Hilbert trägt gestern als Sitzungsleiter im Stadtrat die blau-gelb-gestreifte Krawatte. Eine seiner ersten Amtshandlungen als Vertreter der Oberbürgermeisterin trägt ebenfalls die Parteifarben der FDP: Er lässt den Eilantrag von SPD, Linken, Grünen und Bürgerfraktion zur sofortigen Sanierung der Albertbrücke nach bisherigem Plan nicht zu. Für Hilbert ist die Entscheidung eine Gewissensfrage: pro Partei oder pro Dresden? Hilbert bezieht klar Position [...] im Herbst 2011 startet die FDP eine Kampagne (gegen die Sperrung der Brücke für den motorisierten Individualverkehr, J. L.). Als ‚Anwalt der Autofahrer‘ stellt sie sich dabei hin und führt einen Kampf gegen diese neunmonatige Sperrung, weil der Umweg über eine der Nachbarbrücken Autofahrern unzumutbar sei. Ihr Antrag auf Stadtebene scheitert in allen bisherigen Instanzen der Kommunalpolitik mit satten Mehrheiten. Der Grund: Es ist verantwortungslos [...]

Eine Grenze überschreitet die FDP aber mit der unlauteren Einmischung des Landes in die Entscheidungen der Stadt. So stellt der FDP-Verkehrsminister Sven

Morlok 90 statt 75 Prozent Fördermittel in Aussicht. Das entbehrt nach SZ-Informationen aus seinem Ministerium jeder rechtlichen Grundlage. So sollen etwa provisorische Gleisverlegungen vom Ministerium plötzlich voll bezahlt werden, obwohl maximal zehn Prozent Zuschuss erlaubt sind. Nur eines von vielen fragwürdigen Angeboten aus dem FDP-Haus. Das Land hat nach geltendem Recht Fördergeld zu vergeben und nicht Wahlkampfgetöse der um Wiederwahl bangenden FDP zu finanzieren. Rathaus und Stadtrat dürfen sich nicht vom Land entmachten lassen. Ist die Entscheidungshoheit einmal verloren, ist sie nicht zurückzugewinnen. Es geht um die Verantwortung für Dresden, für Steuergeld der Dresdner, ganz gleich, von wem es ausgegeben wird, und für die Stadt, denn auch die weiteren Brückensanierungen verschieben sich um Jahre. Es geht darum, Schaden von der Stadt abzuwenden. Dresden ist nicht blau-gelb.“

Kein Ende in Sicht? Es schaut so aus.

Am 15./16. 06. 2013 heißt es in den Dresdener Neuesten Nachrichten:

„Albertbrücke heiß umstritten – Stadt könnte im September loslegen, hat aber noch kein Grünes Licht vom Freistaat“.

Und nur einen Tag später warnt die Sächsische Zeitung:

„Albertbrücke droht die Sperrung – Steine am maroden Bauwerk können abstürzen. Beginnt die Sanierung nicht bald, hat das enorme Konsequenzen.“

Am 20. 06. 2013 sah es so aus, als ob die Sanierung wie geplant im September erfolgen könne. Im Stadtrat setzten sich die Befürworter einer Sanierung der Albertbrücke ohne Autoverkehr knapp mit 34 : 33 Stimmen durch. Doch die Ernüchterung folgte auf dem Fuße, indem die OB verlauten ließ, Einspruch gegen diese Entscheidung zu erheben.

Wie verantwortungsbewusst das Votum von SPD, Grünen, Linken und Bürgerfraktion war, erfahren wir fünf Tage später aus der Sächsischen Zeitung. Im Lokalteil der Ausgabe vom 25. 06. 2013 verrät uns Peter Hilbert, dass

„die starken Regenfälle der vergangenen Wochen [...] zu weiteren Schäden an der Albertbrücke geführt (haben). Im Bereich von Gullys (sei) die westliche Straßenseite an mehreren Stellen abgesackt...Deshalb (stunden) jetzt Absperrbaken auf der Brücke.“

Notreparaturen seien unumgänglich, bestätigte Reinhard Koettnitz. Doch das Wirtschaftsministerium blockiert nach wie vor die Freigabe der Fördermittel.

Wiederum zwei Tage später legte die Oberbürgermeisterin ihr angekündigtes Veto gegen die Stadtratsentscheidung mit der Begründung ein, dass der Beschluss im Widerspruch zu einer sparsamen und wirtschaftlichen Haushaltführung stünde. Angesichts einer solch fadenscheinigen Begründung fragt sich der verwunderte Zeitungleser, wieso die Stadt dann nicht auf die zweitägige Eröffnungsfeier anlässlich der Freigabe der WSB verzichtet, die ja ebenfalls beträchtliche Steuermittel bindet.

Verwundert fragte sich daher auch Andreas Weller, ob die Oberbürgermeisterin vielleicht vom sogenannten SKK-Virus, also von der Scheu-Klappen-Krankheit, befallen sei, weil sie wider alle Vernunft nun auf die FDP Variante setzt, bei der der Steuerzahler „mindestens drei Millionen Euro [...] mehr berappen (muss).“ Außerdem begänne die Sanierung, setzten sich FDP und CDU tatsächlich durch, frühestens ein Jahr später als geplant, führen Bahnen nur noch eingeschränkt und verzögerte sich der Bau um neun Monate. „Da kann man nur hoffen“, schließt A. W. seinen Kommentar, „dass die Mehrheit im Stadtrat immun bleibt. Sonst droht der Irrsinn auf lange Zeit kein Ende zu nehmen.“ (DM vom 27. 06. 2013)

Leider erfüllte sich Wellers Hoffnung nicht, weil Franz-Josef Fischer von der

Bürgerfraktion umfiel und damit eine Pattsituation entstand, die bedeutete, dass die FDP ihre Variante – Sanierung der Brücke bei durchgehendem Verkehr – durchsetzen konnte. Mit der Konsequenz, dass sich die Bauzeit erheblich verlängert und die Brücke eventuell ganz gesperrt werden muss, weil sie eine Gefahr für den Verkehr – auf- und unterhalb der Brücke – darstellt.

Für die FDP-Variante stimmten, von den Parteien im Stadtrat und den Medien m. E. bis heute nicht thematisiert, auch die beiden Stadträte der NPD. Ich hatte einen Aufschrei der Demokraten erwartet, doch nichts dergleichen geschah. Offenbar sind die Stimmen der Anti-Demokraten dann willkommen, wenn sie eigene Interessen durchsetzen helfen.

Ich freue mich daher, dass die Sächsische Zeitung und die Dresdner Morgenpost am Tage danach ihre kritische Position gegenüber der FDP-Variante bekräftigten.

Denni Klein fragt, was gut für Dresden ist und antwortet eindeutig:

„Eine schnelle Sanierung – noch rechtzeitig, bevor sie so marode ist, dass die Brücke und die Elbe wegen Absturzgefahr von Steinen für sämtlichen Verkehr gesperrt werden müssen. Mit den Stimmen von CDU, FDP, Rechtsextremen und Franz-Josef Fischer von der Bürgerfraktion wurde die schnelle Sanierung abgelehnt [...]

Erst ermöglicht hat diese Fehlentscheidung Oberbürgermeisterin Helma Orosz. Mit ihrem Veto hat sie genau diese kleinbürgerliche FDP-Brille aufgesetzt, deren Blick nicht über den Gartenzaun reicht. Sie hat einem in keiner Weise belegten Geldversprechen des FDP-Wirtschaftsministers Morlok geglaubt, der nicht sagen kann, woher das Extrageld kommt. Nimmt er es den Landkreisen weg? Oder fehlt es Dresden dann bei anderen Bauprojekten? Wie will er Dinge fördern, für die er bisher kein Geld geben durfte? Wie erklärt er dem nächsten Antragsteller, dass er bei ihm nicht mit denselben Kriterien misst? Oder geht er davon aus, dass er im Sommer 2014 sowieso nicht mehr regiert? Kann er das Versprechen überhaupt halten, wenn die Umplanung erst nach der Landtagwahl fertig wird? Helma Orosz und Franz-Josef Fischer werden diesen Schaden den Dresdnern erklären müssen. Spätestens bei den nächsten Wahlen.“
(SäZ vom 12. 07. 2013)

Ähnlich argumentierte auch Gerhard Jakob:

„[...] Das FDP-Modell verzögert den überfälligen Umbau weiter, er dauert länger und er wird für den Steuerzahler um Millionen Euro teurer.

Und wieso das alles? Weil die FDP während der Umbauphase die Albertbrücke unbedingt für Autofahrer offen halten will. Die Straßenbahn aber soll dagegen einen Umweg nehmen. Und jetzt raten Sie mal, ob zum Wählerklientel der FDP eher Bahn – oder eher Autofahrer gehören? Richtig geraten!

Dass die FDP mit dieser Art von Partei-/Klientelpolitik bei Beobachtern den Eindruck von Stimmenkauf mit Steuergeldern geradezu aufzwingt, ist die eine Sache. Ganz offensichtlich halten die Freidemokraten die Öffentlichkeit entweder für naiv, oder es ist ihnen schlicht egal. Dass es dem Dresdner Stadtrat gestern Abend aber nicht gelungen ist, dieses in seiner Dreistigkeit fast sprachlos machendes Manöver abzuwehren, ist ein Sündenfall in der Stadtpolitik. Wir alle werden ihn noch teuer bezahlen.“
(DM vom 12. 07. 2013)

Wie zum Hohn lässt die Oberbürgermeisterin tags darauf ausrichten, dass sie die Verwaltung beauftragt habe, innerhalb von sechs Monaten eine Sanierungsvariante vorzulegen, bei der die Autos während der gesamten Bauzeit rollen können. (SäZ vom 13./14. 07. 2013) Weshalb auf einmal dieser Zeitdruck? Offenbar sind ihr im Nachhinein Zweifel an der Sinnhaftigkeit ihres Vetos gekommen.

Die Linke-Fraktion im Stadtrat versucht, den Sündenfall noch abzuwenden. Sie will den Landesrechnungshof prüfen lassen, ob der Freistaat die höheren Fördermittel angesichts des Prinzips der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit überhaupt auszahlen darf. (SäZ vom

16. 07. 2013)

Angesichts solcher Verwirrspiele können die Dresdner, die diese wechselnden Husarenstücke bezahlen müssen, nur den Kopf schütteln.

Deshalb sollen sie auch – für heute – das letzte Wort haben.

W. B. schreibt:

„Ich kann dem Kommentator (Denni Klein, J. L.) nur beipflichten: Es ist mal wieder unerträglich, was hier in Sachen Sanierung Albertbrücke geschieht. Als Klientelpartei der Autofahrer versucht die FDP eine Änderung des von der Stadt vorgesehenen Sanierungsplans durchzudrücken. Gegen alle-auch geldpolitische Vernunft und gegen die Mehrheit des Stadtrates. Dazu lässt sich sogar FDP Verkehrsminister Morlock instrumentalisieren und droht der Stadt mit Entzug der Fördermittel.“

(SäZ vom 06. 06. 2013)

Und Dr. R. G. meint:

„Es ist nicht zu fassen. Die längst überfällige Sanierung der Albertbrücke soll später beginnen, insgesamt dem Steuerzahler teurer kommen und länger dauern. Und nur, weil Herr Zastrow und sein Wirtschaftsminister es für unzumutbar halten, Autofahrer über eine andere Brücke umzuleiten, obwohl dies eine verhältnismäßig geringe Mühe bedeutet. Dafür sollen Tausende Erwerbstätige, Schüler, Frauen mit Kinderwagen, Rentner, Rollstuhlfahrer, Touristen die umfangreichen Erschwernisse durch Schienenersatzverkehr ertragen [...] Frau Oberbürgermeisterin Helma Orosz, lehnen Sie diese Erpressung ab. Sie sind verpflichtet, Schaden von den Dresdnern abzuwenden. Wahlkampf hat im Stadtrat nichts zu suchen.“

(DNN vom 08./09. 06. 2013)

Fazit: Das Tauziehen um die Sanierung der Albertbrücke wird uns noch eine Weile begleiten.

Dieser Artikel wurde zuletzt am 22.07.2013 aktualisiert.

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

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

Schlagworte: [Albertbrücke](#) [Stadtentwicklung](#) [Waldschlößchenbrücke](#)

KOMMENTARE ABONNIEREN

Ein Kommentar zu diesem Artikel

Vielen Dank für diesen sehr faktenreichen Beitrag zur Historie des zunehmenden Verfalls der Albertbrücke, einer – zumindest ehemals- unter Denkmalschutz stehenden Sandsteinbrücke. Nicht nur SäZ-online vom 24.07.2013 befürchtet jetzt die Vollsperrung wegen Entzug der Betriebserlaubnis.

Dieses Schicksal teilt die Nachbarin der neuen Waldschlösschenbrücke entsprechend sich in letzter Zeit häufenden Berichten mit vielen anderen Brücken in Deutschland. Wer nach „marode Brücken“ googelt, findet massenweise Beispiele, z.B. diesen ADAC-Test .

Danach fiel jede fünfte der 50 untersuchten Brücken in 13 Städten im Test durch. Eine sächsische Brücke wurde wegen Einsturzgefahr sofort gesperrt. In der DNN vom 23.08.2013 liest man unter der Überschrift „FDP und Grüne bekriegen sich“ sogar, dass die verkehrlich wichtige Brücke Nossener Straße 2014 für den Schwerlastverkehr gesperrt werden muss. Diagnostizierte Ursache – für die dringend notwendige Sanierung vorhandener Brücken fehlt vor allem

das Geld.

Ist der Neubau der Waldschlösschenbrücke da die Lösung – oder vielleicht doch eher eine Ursache des Problems? 2011 hieß es überraschend, dass die Sanierung der Albertbrücke erst nach Fertigstellung der Waldschlösschenbrücke beginnen könne, weil dazu eine Vollsperrung notwendig sei! Jetzt wird die neue Brücke offenbar doch noch fertig, und prompt will die FDP den Autofahrern eine länger dauernde Umleitung über die maßgeblich auch von ihr durchgesetzte Waldschlösschenbrücke nicht mehr zumuten und bemüht ihre Parteigenossen im Wirtschaftsministerium, um per Fördermittelerpressung die Vollsperrung der Albertbrücke für Autos während der Sanierung doch noch abzuwenden. Das erfordert Umplanungen und eine Verlängerung der Bauzeit, und verteuert die Sache – jedoch angeblich nicht für Dresden. 2011 war die angeblich zwingende Vollsperrung während der Sanierung jedenfalls wenigstens eine Begründung für die Notwendigkeit der Waldschlösschenbrücke – pünktlich vor den Gerichtsverhandlungen gegen deren Planfeststellung vor dem OVG in Bautzen. Aber diese Brücke, deren Notwendigkeit sehr angezweifelt werden darf, kostet Geld, nach derzeitigem Stand stolze 181 Millionen Euro. Über weitere ungefähr 12 Mio. € streitet die Stadt lt. SÄZ vom 14.08.2013 immer noch mit der Bau-Arbeitsgemeinschaft.– Wie viele Brücken hätte man mit diesem Geld sanieren und damit vor dem Verfall retten können?

Die Abstimmungsbroschüre Landeshauptstadt Dresden zum Bürgerentscheid am 27. Februar 2005 liefert in der zweiten Hälfte auf den Seiten der Gegner der Waldschlösschenbrücke die Baukosten für einige Brücken zum Vergleich.

Der Sanierungsbedarf der Albertbrücke wird 2005 schon mit 20 Mio. € angegeben und der für den Erhalt der Straßen – nur damit wir überhaupt weiter fahren können – mit 50 Mio. € in jedem Jahr!

Aber bei einem damaligen Schuldenberg der Stadt von 870 Mio. €, der allein im Jahr davor dafür 63 Mio. € Zinsen und Tilgung erforderte, hätte die damals frisch gewählte Rot/Grüne Stadtratsmehrheit die Gelder für die damals noch mit 157 Mio. € geplante Waldschlösschenbrücke gerne sinnvoller verwendet, z.B. für die Sanierung der Albertbrücke, und sperrte die Gelder für die WSB per Stadtratsbeschluss vorläufig. Das veranlasste die unterlegenen Schwarz/Gelben Stadtratsfraktionen gemeinsam mit dem ADAC, ein Bürgerbegehren pro WSB einzuleiten. In der Abstimmungsbroschüre zum BE von 2005 liest man:

„Folgender Vorschlag zur Deckung der Kosten der verlangten Maßnahme wurde vom Verein unterbreitet: »Förderung durch den Freistaat Sachsen mit 90 Prozent der förderfähigen Kosten; das bedeutet eine Förderung von gerundet 96 Mio. Euro. Kostenbeteiligung Dritter (DREWAG, Stadtentwässerung Dresden, DVB AG) ca.15 Mio. Euro.

Der Eigenanteil der Stadt beträgt insgesamt 28 Mio. Euro. Davon sind 20,4 Mio. Euro im Haushalt und der mittelfristigen Finanzplanung bis 2007 bereits fest eingeplant. Die restlichen 7,6 Mio. Euro (entspricht 0,6 Prozent des städtischen Gesamthaushaltes) sind im Rahmen der künftigen Haushaltsplanungen einzustellen.« Ist doch glatt geschenkt, diese teure Brücke, oder?

Aber da wären sie gewesen – die 20 Mio. Euro für die Albertbrücke – im Eigenanteil der Stadt für die WSB. Und von den Fördermitteln, hätten vielleicht auch viele andere bestehende Brücken saniert werden können – die Nossener, oder die sächsische, welche lt. o.g. ADAC-Test wegen Einsturzgefahr sofort gesperrt werden musste?

... schrieb Silvia Friedrich am Dienstag, dem 03.09.2013, um 20:31 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