

# Quo vadis, Dresden?

Forum für Stadtentwicklung und Kommunalpolitik



Home Artikel Kommentare Themen Hilfe Kontakt

VERKEHR

ÄLTERE – ARTIKEL – NEUERE

ARCHIV

## Eine alte Lüge und neue Probleme

Freitag, 23. August 2013

In einer Pressemitteilung bezeichnet die Stadtratsfraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN die Eröffnung der Waldschlößchenbrücke als schwarzen Tag für Dresden. Grund sei der bittere Verlust einer einzigartigen Landschaft und die Aberkennung des UNESCO-Welterbetitels.

Einer der Initiatoren des Vereins „[Bürgerbegehren Tunnelalternative am Waldschlößchen e.V.](#)“ und Fraktionsvorsitzende der Stadtgrünen, Thomas Löser, erklärt dazu:

Dresden hat die Eintrittskarte in den Kreis der Weltkulturstädte verspielt. Der Erhalt der Kulturlandschaft Elbtal wäre eine Einladung an die Welt gewesen, die Dresdner Schätze, die auch in der landschaftlichen Schönheit liegen, zu genießen. Dies wäre eine Fortsetzung des Gedankens von Versöhnung und Wiederaufbau gewesen, über Semperoper und Frauenkirche hinaus Dresdens klangvollen Namen in die Welt zu tragen. Angesichts der großzügigen internationalen Unterstützung beim Aufbau der Frauenkirche bleibt der Affront von CDU und FDP gegenüber der UNESCO peinlich und blamabel.

Die CDU schreckte bei ihrer kompromisslosen Haltung nicht davor zurück, die Dresdner dreist zu täuschen. Sie lehnte den Tunnel, für den 55.000 Dresdnerinnen und Dresdner in einem Bürgerbegehren unterschrieben hatten, mit der Behauptung nicht genehmigungsfähiger Steigungsverhältnisse ab:

„Der Tunnelanstieg sollte bei **max. 3 Prozent** liegen. Bei einem größeren Anstieg sind gesetzlich vorgeschriebene kostenintensive Sicherheitsmaßnahmen u.a. für den Bus- und LKW-Verkehr zu treffen. Eine Neigung von über 5 Prozent ist kaum genehmigungsfähig. Die Tunnelbefürworter liegen bei über 5 Prozent.

[...]

**Der zulässige Tunnelanstieg** liegt zwischen 3 Prozent und maximal 5 Prozent. Die Anbindung des Elbtunnels an die genehmigten Tunnel zur Brücke ist somit nicht möglich!“.

**Nun stellt sich heraus**, dass der Hauptzufahrtstunnel der Brücke ein Gefälle von 6% aufweist:

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](#)

„3. Welches Gefälle (in %) haben die Tunnellein- und -ausfahrten?

Es besteht ein maximales Gefälle im Haupttunnel von 6,00 Prozent, Nebentunnel Ost von 6,36 Prozent, Nebentunnel West von 5,67 Prozent.“

Zudem induziert die Brücke neue Probleme: Nach wie vor ist unklar, wohin der Verkehr auf Altstädter Seite rollen soll. Beliebte Wohngegenden wie Striesen und Blasewitz werden in Geiselhaft genommen und demnächst mit dem Ausbau weiterer Durchfahrtsstraßen bedacht. Und finanziell bleibt allein die jährliche Unterhaltung mit mindestens 1,3 Millionen EUR eine dauerhafte Belastung des städtischen Haushaltes - Tendenz steigend (siehe Anfrage, Punkt 2).

Der Verkehrszug Waldschlößchenbrücke ist und bleibt ein verkehrspolitischer Dinosaurier, der das Leitbild der „autogerechten Stadt“ zementieren soll, dem aber längst die Anhänger ausgehen. Die Realität in Dresden ist schon heute eine andere: rückläufiger motorisierter Verkehr und Zunahme von Radverkehr – und der Wunsch nach mehr Kulturprojekten. Die Wirtschaft hat sich in Dresden übrigens bislang auch ohne Waldschlößchenbrücke hervorragend entwickelt.

Dieser Artikel wurde zuletzt am 23.08.2013 aktualisiert. Sie können [den Artikel als .pdf-Datei speichern ...](#) Gern können Sie auch [diesen Artikel weiterempfehlen ...](#)

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

SCHLAGWORTE

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

KOMMENTARE ABONNIEREN

9 Kommentare zu diesem Artikel

190.000 Besucher zum Brückenfest können nicht irren. Oder doch?  
Und die Sächsische Zeitung verkündet: **Friede sei mit ihr.**

Friede sei mit ihr ... Herr Mücke, das Regierungspräsidium, Herr Wagner und Herr Vatz, Herr Schommer, die Unesco, die Herren Zastrow und Brauns, Nepomuk, der ADAC, der Wachtelkönig, die Angelikabuche. Friede?

„Denn sie gieren alle, klein und groß, nach unrechtem Gewinn, und Propheten und Priester\* gehen alle mit Lüge um

und heilen den Schaden meines Volkes nur obenhin, indem sie sagen:  
**„Friede! Friede!“ und ist doch nicht Friede.“**

(Jer. 6,13-14)

\*) heute Donsbach & Meinungsmacher, Journaille, Parteien und Politiker

... schrieb Roderic am Sonntag, dem 25.08.2013, um 17:09 Uhr.

Die Lüge der Elbtunnelgegner, dass der Elbtunnel wegen der Steigungsverhältnisse nicht genehmigungsfähig sei, ist wirklich dreist und noch dazu ziemlich raffiniert.

In beiden oben verlinkten Infoblättern wird eine unsinnige Tunneltrassierung mit 3%-Steigung und Bezug auf die RABT (2006) präsentiert. Sie erschienen im September 2007 und eine Umfrage des Instituts für Kommunikationswissenschaft der TUD, die den Befragten die Inhalte dieser „Info-Blätter“ als die Wahrheit unterjubelte, zeigte Erfolg. Nach der

Tunneleuphorie durch die Veröffentlichung der Elbtunnelvisualisierung von Prof. Marg in der SÄZ im Zusammenhang mit der Perspektivenwerkstatt zur Rettung des Welterbes sank durch diese Lügenblätter die Zustimmung in der Bevölkerung drastisch und machte auch die Elbtunnelbefürworter der Bürgerinitiativen längere Zeit sprachlos.

Warum ist die Lüge dreist? Weil einige Monate zuvor die Tunnelbaufirma BUNG sowohl den von der BI Verkehrsfluß in der Planfeststellung eingereichten als auch den darauf hin von EIBS im Auftrag der Stadt als Brückenalternative erarbeiteten Elbtunnel auf Konformität mit der RABT-2006 untersucht hat.

Diese Stellungnahme ist seitdem auf

<http://www.welterbe-erhalten.de/der-tunnel-als-alternative>

bzw.

<http://archiv.welterbe-erhalten.de/hintergrundinformationen/alternativen/index.html>

zu finden.

Im Zusammenhang mit Tunnelsteigung und RABT2006 liest man dort auf Seite 13:

“Gemäß RABT 2006 Punkt 0.5 ist eine Risikoanalyse durchzuführen, wenn eine besondere Charakteristik vorliegt. Bei der hier vorliegenden Tunnellösung entspricht die Fahrbahnbreite nicht dem Regelquerschnitt 26 t gem. RABT, Bild 1, der eine Fahrbahnbreite von 7,50 m vor-sieht. Da auch weitere Parameter, wie

- Längsneigung > 3 % (nicht reduzierbar)
- Bauart = Unterwassertunnel (nicht änderbar)
- Unterirdische Zu- und Abfahrten (notwendig)

einer Risikobetrachtung unterworfen werden müssen, empfehlen wir die Fahrbahnbreite entsprechend RABT RQ 26 t auf 7,50 m zu vergrößern.“

und auf Seite 28

“Längsneigung > 3 % bis ca. 5 % Risikoanalyse gem. RABT erforderlich “

Kein Wort, dass der Elbtunnel mit seiner Steigung nicht genehmigungsfähig sei, auch nicht später, 2008 im Gerichtsverfahren vor dem Verwaltungsgericht in Dresden, bei dem der unterzeichnende Herr Biber als Sachverständiger auftrat.

RABT ist übrigens die Abkürzung von “Richtlinie für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln”. Sie setzt die EG-Richtlinie 2004/54/EG vom 29.04.2004 über die Mindestanforderungen an die Sicherheit von Tunneln im Transeuropäischen Straßennetz in nationales Recht um und befasst sich mit einem ganzen Arsenal von Möglichkeiten, wie trotz erhöhter Risiken durch bauliche Erfordernisse ein Mindeststandard an Sicherheit für die Tunnelnutzer gewährleistet werden kann. Als kostenlose Maßnahmen werden aufgeführt – Geschwindigkeitsbeschränkungen (als Standard wird von 80km/h ausgegangen) und Betrachtungen zur Zulässigkeit von Gefahrgut-Transporten. Viele der möglichen Maßnahmen sind auch in den Zufahrtstunneln zur Brücke umgesetzt. Und das ist das raffinierte an der Elbtunnel-Lüge – kaum jemand hat Einblick in diese Richtlinie – sie kostete mich 48,-EURO. Damit ist die Überprüfung des Wahrheitsgehalts der Elbtunnelbehauptungen der Brückenbefürworter recht teuer bis unmöglich.

Aber die Elbtunnel-Verhinderer fanden eine andere Begründung, warum der Elbtunnel keine zumutbare Alternative zur Brücke sei!

<http://www.justiz.sachsen.de/vgdd/content/833.php>

“Die von den Klägern favorisierte Tunnelvariante kommt nach Auffassung der Kammer als alternative Flussquerung nicht in Betracht, da diese zusätzlich erheblich in den geschützten Flusslauf der Elbe eingreifen würde.“

Ist schon eigenartig diese eingeschränkte Betrachtung, weil im Betriebszustand beeinträchtigt der Elbtunnel die Flächen des Natura2000 FFH-Gebietes im Gegensatz zur Brücke überhaupt nicht, und das während der ganzen langen Zeit der projektierten Nutzungsdauer.

Und vom erforderlichen Einschwimmen des Brückenbogens und dem dafür erforderlichen Ausbaggern der Elbe wusste 2008 angeblich auch noch keiner.

BUNG ist übrigens die Tunnelbaufirma, die in Rostock den Warnowtunnel maßgeblich gebaut hat – dessen erster Spatenstich 1999 stattfand und der 2003 eingeweiht wurde!

<http://www.warnowquerung.com/dertunnel.html>

Die Rostocker haben schon 10-jähriges Tunneljubiläum. In fast der gleichen Zeit hat es diese Brücke gerade mal bis zur Eröffnung geschafft! Offenbar hat der Warnowtunnel entscheidende Vorteile – er wird trotz Maut wirklich gebraucht und hat im Gegensatz zur Waldschlösschenbrücke kaum Konfliktpotenzial.

... schrieb Silvia Friedrich am Freitag, dem 30.08.2013, um 21:24 Uhr.

Es gibt keine alte oder neue Lüge. Ich habe wegen des angeblich überschrittenen maximal zulässigen Tunnelgefälles bei der Stadt angefragt und erfahren:

“die Information von Herrn Löser bezieht sich auf den gesamten Zufahrtsbereich zur Brücke, das heißt inklusive der offenen Trogbereiche. In den überdachten Bereichen der Tunnel wird das aus Sicherheitsgründen geforderte Gefälle von 5 Prozent nicht überschritten. Das maximale Gefälle liegt im Haupttunnel bei 3,7 Prozent und im Nebentunnel Ost bei 4,4 Prozent.”

... schrieb [Frank](#) am Mittwoch, dem 11.09.2013, um 18:34 Uhr.

Hallo Frank,  
natürlich gibt es eine Tunnellüge, und zwar die mit der die Brückenbefürworter den Elbtunnel für nicht genehmigungsfähig erklärten – s.o. Das bleibt eine Lüge, auch wenn die Steigungen im Zufahrtstunnel nicht als Begründung dafür herhalten können.  
Eine Begründung, die sich aus der Untersuchung von BUNG auf RABT2006-Kompatibilität des Elbtunnels ergibt, habe ich bereits oben geliefert.  
Die Stellungnahme der Tunnelbaufirma BUNG war im Internet zugänglich schon einige Monate vor den oben verlinkten Elbtunnel-Lügen-Blättern der Brückenbefürworter.

... schrieb Silvia Friedrich am Sonntag, dem 15.09.2013, um 12:03 Uhr.

Silvia, mein Kommentar bezog sich ausdrücklich auf die hier geäußerte Behauptung, es gäbe “Eine alte Lüge”,

Eine Neigung von über 5 Prozent ist kaum genehmigungsfähig. Die Tunnelbefürworter liegen bei über 5 Prozent.

die nun anscheinend widerlegt sei, denn

Nun stellt sich heraus, dass der Hauptzufahrtstunnel der Brücke ein Gefälle von 6% aufweist:

Ich kann es nicht ändern, dass in Deutschland alles extrem überreguliert ist und zwischen Tunneln und deren Zufahrten unterschieden wird: Die angebliche Lüge existiert damit aber nicht – die Tunnel selbst haben keine Steigung von mehr als 5%. Übrigens hat ja auch niemand\* gesagt, ein Volltunnel sein *gar nicht* genehmigungsfähig, es ging statt dessen (wie auch von Ihnen zitiert) um eine *geringe Wahrscheinlichkeit* für dessen Genehmigungsfähigkeit bei erhöhten Auflagen.

*(na, gut, vielleicht Einzelne im Sinne eines vereinfachenden Fazits)*

... schrieb [Frank](#) am Dienstag, dem 17.09.2013, um 07:44 Uhr.

Die Bedenken kluger, weitsichtiger Menschen, die sich offensichtlich auskennen in Verkehrsströmen im Dresdner Raum, die erst denken, bevor sie etwas tun und die als Insider das architektonische Desaster, vor allem aber die Unwahrheit über die baldige Entlastung des Blauen Wunders nach Inbetriebnahme der WSB längst erkannten, werden jetzt leider bestätigt. Die Staus vor und am Schiller-/Körnerplatz sind unaufhörlich und alles wird noch katastrophaler, wird die Albertbrücke demnächst generalsaniert (bevor sie einstürzt). Für diese Unsumme von 181 Mill. € für diese nur eine Brücke (von den Unsummen jährlicher Betriebs- und Unterhaltungskosten nicht zu reden!) hätte Dresden für dringende Brückeninstandsetzungen bestehender, maroder Elbquerungen und Straßenreparaturen wahrlich mehr Kluges tun können, tun müssen. Friede in Dresden? – na ich weiß ja nicht! Wählt am 22.Sept. 13 klug, auf dass u.a. auch der Staatssekretär im Bundesbauministerium, der diese WSB mit verantwortet, abgelöst werde.

... schrieb Jo.Flade am Dienstag, dem 17.09.2013, um 14:05 Uhr.

Der Herr Staatssekretär hat seine Plakate sinniger weise in Meißen aufgehängt. Meißen hatte dieses Jahr während der Flut zeitweise keine einzige befahrbare Brücke, weil die Zufahrten der vom Land durchgesetzten Trassierung der neuen Brücke unter Wasser standen und dabei beschädigt wurden.

Wenn man sich dann das Gejammer Dresdner WSB-Fanatiker anhören muss, die WSB würde gebraucht weil 2002 in Dresden nur noch mindestens 2 Elbquerungen existierten...

... schrieb Silvia Friedrich am Mittwoch, dem 18.09.2013, um 18:45 Uhr.

Frank, ich würde sagen, dass was Sie mit Ihrer Anfrage korrigiert haben, hat hier niemand als Tunnellüge bezeichnet. Es hat das nur jemand benutzt, um zu begründen, dass die Elbtunnelbehauptungen der WSB-Brückenbefürworter in deren Tunnel-"Infoblättern" Tunnellügen sind z.B. – die sehr unvorteilhafte 3% Trassierung, weil eine Trassierung mit mehr als 5% nicht genehmigungsfähig sei, Kosten, die anscheinend vom viel komplizierteren und tieferen Warnowtunnel abgeschrieben sind und zumindest nicht auf einer realistischen Elbtunneltrassierung beruhen...

Die Abschnitte, in denen die Elbtunneltrassierung in den Tunneln eine geringfügig höhere Steigung als 5% hat, sind relativ kurz und befinden sich auf der Bautzner. Wenn man die Nachkommastellen abschneidet sind es 5%. Es gibt bestehende Tunnel, für die die RABT2006 ebenfalls angewandt wird, die deutlich höhere Steigungen haben als 5%. Deshalb spricht BUNG von ca.5%.

Ziel der RABT2006 ist es lediglich, trotz dieser Gegebenheiten ein höchstmögliches Maß an Sicherheit zu gewährleisten. Verbindlich ist sie für das transnationale Straßennetz, empfohlen wird ihre Anwendung auch für die übrigen Straßen.

Und wie ich bereits (anderorts) schrieb, auch für die Zufahrtstunnel zur WSB wurde offenbar die RABT angewandt mit einer auch in den überdachten Bereichen keineswegs optimalen Steigung von deutlich > als 3% – Fluchttüren in den Nachbartunnel z.B. und Tunnelüberwachung mit Video, mit Rauchmeldern und Überwachungszentrale. Das hätte sich bei einer Verlängerung unter der Elbe hindurch nicht wesentlich geändert. Und wie ich ebenfalls schon sagte, listet die RABT unzählige technische und organisatorische Maßnahmen auf, wie die Sicherheit erhöht werden kann und legt zudem nahe, die Kosten und den Nutzen gegeneinander abzuwägen. Da haben also gute Ingenieure Optimierungspotential en gros, um die Genehmigungsfähigkeit bei minimalen Kosten hinzukriegen. Was die WSBInitiative und die CDU in ihren oben

verlinkten Blättern macht, ist aber Schwarzmalerei zwecks Abschreckung. Und Ingenieure, die sich für sowas hergeben, haben eigentlich ihren Beruf verfehlt – denn eigentlich ist dem Inschenjör ja nichts zu schwör.

... schrieb Silvia Friedrich am Mittwoch, dem 18.09.2013, um 19:38 Uhr.

Übrigens auch sehr interessant, Herr Löser, wie Ihre Fragestellung in der Anfrage Nr.: AF2367/13 vom 18. Juli 2013 eigentlich lautete:

*3. Welches Gefälle (in %) haben die Tunnelein- und -ausfahrten?*

Sie haben also (bewusst ?) absichtlich nur nach den Ein/Ausfahrtsbereichen gefragt.

[http://ratsinfo.dresden.de/ag0041.php?  
\\_\\_oagvdat=d&\\_\\_oagbidat=d&\\_\\_oagadat=d&\\_\\_oagname=a&\\_\\_ctext=0](http://ratsinfo.dresden.de/ag0041.php?__oagvdat=d&__oagbidat=d&__oagadat=d&__oagname=a&__ctext=0)

... schrieb [Frank](#) am Donnerstag, dem 03.10.2013, um 18:19 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](#)