



Univ.-Prof. Dr.-Ing. Jürgen Stritzke
Univ.-Prof. Dr.-Ing. habil. Werner Schnabel
Univ.-Prof. Dr.-Ing. habil. Heinz Opitz
Univ.-Prof. Dr.-Ing. Christian Lippold
Univ.-Prof. Dr.-Ing. habil. Günter Weise
Univ.-Prof. Dr.-Ing. habil. Dieter Lohse
Univ.-Prof. Dr.-Ing. habil. Siegfried Rüger
unter Mitwirkung von Dr.-Ing. Gernot Nieschler

Telefon: 0351/463-37530

Telefax: 0351/463-37240

Stellungnahme zum Gutachten zu den visuellen Auswirkungen des Verkehrszuges Waldschlößchenbrücke auf das UNESCO-Weltkulturerbe „Elbtal Dresden“ (Dritte überarbeitete Fassung, Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Kunibert Wachten, Lehrstuhl und Institut für Städtebau und Landesplanung RWTH Aachen)

1 Zum Inhalt des Gutachtens

Das vorliegende Gutachten beinhaltet überwiegend die historische Entwicklung der Stadt Dresden und des Elbtals, wie sie in einer Vielzahl von Veröffentlichungen dokumentiert vorliegt. Dabei handelt es sich fast ausschließlich um eine beschreibende Darstellung bekannter Sachverhalte. An vielen Stellen hat dabei der Gutachter schlecht recherchiert, so dass das Gutachten zahlreiche Unkorrektheiten enthält.

Erst ab Seite 85 nimmt das Gutachten mit der Sichtfelduntersuchung auf seine eigentliche Aufgabenstellung Bezug.

Im Interesse einer guten Übersichtlichkeit wird in der folgenden Stellungnahme nur schwerpunktartig auf wichtige Teile des Gutachtens eingegangen.

2 Stellungnahme

• ***Kulturlandschaft Elbtal Dresden (S. 11 ff.)***

Auf Seite 17 heißt es richtig: „... das Dresdner Elbtal ist eine Drehscheibe für Kultur, Wissenschaft und Technologie ...“. Das ist aber nur in Verbindung mit einer gut funktionierenden Wirtschaft möglich. Eine Wirtschaft benötigt wiederum eine entsprechende Infrastruktur. ***Dazu gehören auch Brücken als wichtige Verbindungselemente für eine Stadt, die durch einen Fluss zerschnitten wird.***

Auf Seite 29 wird der Ortsteil Blasewitz beschrieben, vor allem wird auf die villenartige Bebauung dieses Gebietes hingewiesen. Dieses Gebiet wird aber

gerade in baulicher Hinsicht in keiner Weise durch die Waldschlößchenbrücke beeinträchtigt. In diesem Abschnitt wird auch der **Schillerplatz** erwähnt. Hier hätte dem Gutachter bei einer Begehung – auch im Februar 2006 – auffallen müssen, **dass dieser Platz verkehrsmäßig permanent überlastet ist. Gerade die neue Waldschlößchenbrücke wird aber entscheidend zur Entlastung und damit zu einer städtebaulichen Aufwertung dieses wichtigen Platzes beitragen.**

- **Wirken von Stadtbaurat Wolf für die Waldschlößchenbrücke (S. 13, S. 35 ff.)**

Das große Verdienst des Stadtbaurates Wolf um die landschaftliche Gestaltung des Elbtals wird vom Gutachter ausführlich dargestellt (S. 13, S. 35). Die Weitsicht der Dresdner Stadtväter wird angesichts der Tatsache deutlich, dass beim **Kauf der Waldschlößchenwiesen 1909** abweichend vom Beschluss der Stadtverordneten vom 17.9.08 festgelegt wurde, die „anzukaufende Fläche zwar weiterhin von Bebauung freizuhalten, jedoch für bestimmte, der Allgemeinheit dienende Zwecke“ wie „... **Straßen und Brücken...**“ zu nutzen (S. 35). So wird die Elbquerung am Standort Waldschlößchen in den Plan der Elbufergestaltung von 1935 (S. 34, Abb. 3.12) aufgenommen. Der Gutachter hebt nicht hervor, dass Wolf eben nicht der Auffassung war, dass diese Brücke die Funktion der Elbwiesen als wichtigen stadtnahen Erholungsraum beeinträchtigt. Sogar erste Baugrunduntersuchungen und bautechnische Voruntersuchungen erfolgten seinerzeit für diesen Brückenstandort (S. 59).

- **Künstlerische Gestaltung des Stadtbildes (S. 45 ff.)**

Die künstlerischen Gestaltungen des Stadtbildes wurden in entscheidendem Maße mit durch die Brücken geprägt. **Die Brücken sind aber nicht errichtet worden, weil sie hervorragende künstlerische Motive abgeben, sondern weil sie für den Organismus einer Flussstadt unbedingte Voraussetzung sind.** Natürlich spielen bei der Brückengestaltung ästhetische Gesichtspunkte eine außerordentlich wichtige Rolle. **Brückenbauer und Architekten haben gerade in Dresden bewiesen, dass sie diesen Anforderungen gerecht werden.**

- **Touristische Werbung mit dem Elbtal (S. 51 ff.)**

Im Gegensatz zu den bekannten Ansichten Canalettos („Canaletto-Blick“), die sich ausschließlich auf die Abbildung der innerstädtischen Stadtsilhouette beziehen, spielt der Elbeabschnitt zwischen Albert- und Loschwitzer Brücke in der aktuellen touristischen Werbung mit Postkarten und Broschüren eben nur eine untergeordnete Rolle.

- **Beauftragter Verkehrszug Waldschlößchenbrücke (S. 55 ff.)**

Zur Notwendigkeit von Elbebrücken existiert eine Vielzahl fundierter wissenschaftlicher Untersuchungen. Im Ergebnis dieser Untersuchungen und des Workshops „Elbebrücken“ (Dresden am 28. und 29. Mai 1996) ergab sich eindeutig, dass vordringlich eine Elbebrücke zur Entlastung der Loschwitzer

Brücke und der innerstädtischen Brücken im Dresdner Osten benötigt wird. Als Standort erwies sich dabei nicht nur aus verkehrlicher Sicht (Bündelung und Führung der Verkehrsströme) das Areal Waldschlößchen/Fetscherstraße am günstigsten. Der im Gutachten erwähnte Standort Thomas-Müntzer-Platz musste deshalb ausscheiden, weil der Verkehr durch ein reines Wohngebiet geführt werden müsste. Außerdem liegt er zu dicht am Zentrum und erbringt eine zu geringe Entlastung der Loschwitzer Brücke.

Die Behauptung, dass die Waldschlößchenbrücke dem überregionalen Verkehr dienen soll, ist völlig unzutreffend. Auf den städtischen Straßenbrücken wird vornehmlich Binnen-, Ziel- und Quellverkehr abgewickelt. Der überregionale Verkehr wird heute weitgehend vom Autobahnnetz um Dresden aufgenommen.

Ebenso falsch ist die Darstellung, dass durch die Brücke ein weiterer Radialschluss im Straßennetz hergestellt werden soll. Die Brücke ist Bestandteil einer äußeren Ringverbindung, die den Verkehr um den Kernstadtbereich leiten soll.

- **Sichtfelduntersuchungen**

Nach 84 Seiten wird im Abschnitt 6 das eigentliche, beauftragte Visualisierungsgutachten auf den Seiten 85-107 vorgestellt. Zur Beurteilung des Fazits (S. 105 ff.) der Visualisierung werden die Ergebnisse der Sichtfeldanalysen der 3 Aussichtspunkte am Südufer – davon ein Aussichtspunkt bei Tag und bei Nacht – und 7 Aussichtspunkte am Nordufer (S. 96 ff.) auf Seite 4 dieser Stellungnahme tabellarisch zusammengestellt.

Anzumerken ist, dass die „Aussichtsterrasse am Wasserwerk Saloppe“ (Punkt 04, S. 97) weder eine Terrasse ist (S. 90, Abb. 6.8) noch über eine Rundum-Perspektive (360°) wegen des Wasserwerkes verfügt. Ebenso ist der Aussichtspunkt Lothringer Weg / Käthe-Kollwitz-Ufer kein „Balkon“ sondern lediglich ein in der Elbwiese eingefriedeter Bereich (S. 90, Abb. 6.6).

Die Aussage zur Bildsequenz A (S. 101), dass „auf Höhe des Standorts Drachenschänke eine optische Zäsur innerhalb des Talraums“ entsteht, „weil dann die Elbschlösser ... teilweise verdeckt werden. Auch der optische Zusammenhang der Elbwiesen wird an dieser Stelle zerschnitten“ steht im Widerspruch zu der Aussage zum Aussichtspunkt Drachenschänke (S. 98). Dort steht geschrieben, dass „der Landschaftsraum des Elbtalbogens aber noch erkennbar“ bleibt, „weil wichtige Landmarken wie die Elbschlösser bzw. die Elbnordhänge sichtbar bleiben“.

Standort	Beeinträchtigung des Sichtfeldes durch die Waldschlösschenbrücke	
	ohne / gering	stark
(9) Kuppel der Frauenkirche Blick nach Osten	kaum wahrnehmbar	
(8) Aussichtsbalkon Albertbrücke	tritt kaum in Erscheinung	
(2) Loschwitzer Brücke	tritt kaum in Erscheinung	
(1) Bergstation Schwebebahn Loschwitz	beeinträchtigt nur bedingt	
(3) Aussichtsterrasse Schloss Eckberg	stellt nur eine schwache visuelle Störung dar	
(7) Drachenschänke	Landschaftsraum bleibt als Kontinuum noch erkennbar	
(5) Waldschlösschenpavillon	Blick bleibt tagsüber prinzipiell möglich	Nachts mindert die neue intensive Lichtquelle deutlich die Qualität des Nachtpanoramas. Die neue intensive Lichtquelle muss als Beeinträchtigung gewertet werden.
(11) Lothringer Weg/Käthekollwitz-Ufer		Der visuelle Zusammenhang des Talraumes wird von hier aus gesehen unterbrochen.
(10) ehemaliges „Antons an der Elbe“		Stellt in Richtung Nord-Ost eine deutliche Sichtbarriere dar.
(4) Wasserwerk Saloppe		Gesamte Stadtsilhouette wird verdeckt.

Zu einer objektiven Beurteilung gehört, dass der Gutachter bei der Auswertung der Bildsequenz B (S. 101) angibt, dass die „Homogenität des Talraums und seine Wahrnehmbarkeit als Raumkontinuum“ lediglich auf einer Strecke von

800m (!) unterbrochen wird; das ist die Entfernung zwischen Wasserwerk Saloppe und dem geplanten Standort der Waldschlößchenbrücke, unter der hindurch dann „wieder Blicke in Richtung Innenstadt (Frauenkirche) möglich“ sind.

Auch bei der Auswertung der 1200 m langen Sequenz C (S. 101) vom Aussichtspunkt Käthe-Kollwitz-Ufer / Lothringer Weg bis zum geplanten Standort der Waldschlößchenbrücke gibt der Gutachter nicht an, auf welcher Länge „die Silhouette der Dresdner Innenstadt eingeschränkt sichtbar ist“, denn vom genannten Aussichtspunkt aus ist sie erst einmal nicht zu sehen.

Die vorgenommene tabellarische Zusammenstellung und die Feststellungen zu den durchgeführten Bildsequenzen zeigen eindeutig, dass die visuellen Beeinträchtigungen des ausgeschriebenen Verkehrszuges Waldschlößchenbrücke bei weitem nicht so gravierend sind. Der Gutachter weitet punktuelle Beeinträchtigungen in unzulässiger Weise auf das gesamte Elbtal aus und kommt damit zu der keinesfalls objektiven Schlussfolgerung „dass der Bau der Brücke an dieser Stelle eine irreversible Schädigung der besonderen Qualitäten des Elbtals wäre“ (S. 112).

- **Gutachterempfehlungen (S. 109 ff.)**

Der Gutachter hebt hervor, dass sich die Waldschlößchenbrücke nicht in die Kette der Dresdner Stadtbrücken einreihet. Bei umfassender Betrachtung der Dresdner Brückenbauwerke muss man aber feststellen, dass „sie keine einheitliche Sprache sprechen“ (S.109), **denn außer den 3 Gewölbebrücken Straßen-Marienbrücke, Augustus- und Albertbrücke sind alle anderen 3 Elbebrücken innerhalb des UNESCO-Weltkulturerbes „Dresdner Elbtal“ Unikate:**

Eisenbahn-Marienbrücke: über 4 Felder durchlaufende, moderne Spannbetonhohlkastenbrücke mit angehängtem Einfeldträgerbauwerk und veränderlicher Bauhöhe, 2 getrennte Überbauten.

Carolabrücke: über 5 Felder durchlaufende, moderne Spannbetonhohlkastenbrücke mit Einhängeträger über der Schifffahrtsrinne, 3 getrennte Überbauten, erhebliche Aufweitung auf Altstädter Seite.

Loschwitzer Brücke: umgekehrter Dreigelenkbogen als stählerne Fachwerkkonstruktion mit Gegengewichten in den Widerlagern.

Betrachtet man die Aufeinanderfolge der sechs Brücken im Bereich des Weltkulturerbes „Dresdner Elbtal“, so handelt es sich um Brücken von extrem unterschiedlicher Gestalt. In dieser Folge ist die Waldschlößchenbrücke nicht als „Sonderling“ einzustufen.

Dass der „Verkehrszug Waldschlößchenbrücke“ Schnellstraßencharakter hat, wird von den Gutachtern lediglich formuliert und nicht begründet. **Schon aus der Lage der Brücke ist ersichtlich, dass es sich um eine städtische**

Brücke handelt, die nur mit der üblichen Stadtstraßengeschwindigkeit von 50 km/h befahren werden darf. Ohnehin erfolgt von dem Gutachter eine falsche Straßennetzeinordnung der Brücke, indem sie als Teil eines Radialschlusses deklariert wird.

Dass die Waldschlößchenbrücke Blickbeziehungen beeinflusst, ist selbstverständlich. Aber gerade die Ergebnisse der von dem Gutachter durchgeführten Sichtfelduntersuchungen – die Mehrzahl der Blickbeziehungen werden nicht beeinträchtigt – lassen sich nicht als Gründe für die Ablehnung der Brücke anführen.

Der Landschaftsraum wird zwar durch die Brücke optisch geteilt, aber die Auenlandschaft bleibt erhalten.

Die Wege an der Elbe sind für Fußgänger und Radfahrer uneingeschränkt nutzbar. Diese Verkehrsteilnehmergruppen können nun die Elbe an dieser Stelle queren. Es ergeben sich völlig neue Qualitäten (u. a. Blick von der neuen Elbebrücke in den Landschaftsraum, Querungsmöglichkeiten), die in eine Gesamtbewertung unbedingt mit einbezogen werden müssen.

3 Fazit der Stellungnahme

Die generelle Notwendigkeit von Brücken als unerlässliche Bindeglieder in einer Flussstadt wird im Gutachten außer Acht gelassen.

Dass durch die Brücke rechts- und linkselbische Räume im Interesse des städtischen Lebens miteinander verbunden werden, wird von den Gutachtern völlig negiert.

Das Gutachten enthält gravierende Mängel (z. B.: So ist nicht erkannt worden, dass die alte Eisenbahn-Marienbrücke von Köpcke längst abgerissen und durch eine moderne Spannbetonbrücke ersetzt wurde. Die Waldschlößchenbrücke wird dem Straßennetz als Radialschluss zugeordnet.).

Das Gutachten liefert keine schlüssige Begründung für die Ablehnung der geplanten Waldschlößchenbrücke.

Die Aussage des Gutachters, „... dass der Bau der Brücke an dieser Stelle eine irreversible Schädigung der besonderen Qualitäten wäre“, ist völlig konträr zu dem Ergebnis der 17-köpfigen Jury, die den international ausgeschriebenen Realisierungswettbewerb 1997 zu begutachten hatte. Diese stellte fest:

„... Das zur Ausführung empfohlene Projekt hat den Vorzug der verständlichen städtebaulichen Zeichenhaftigkeit für die Querung von Aue und Elbstrom und der gebotenen Zurückhaltung und Filigranität

vor dem Hintergrund der Flusslandschaft und der Elbhänge“ (Dokumentation der Wettbewerbsergebnisse, S. 38, 3. Spalte, letzter Absatz). Weiter heißt es an gleicher Stelle (S. 43) in der Beurteilung des Preisgerichtes: „Der Bogen fasziniert durch seine Form und Schlankheit, ...“. „Das Brückenbauwerk ist nutzerfreundlich, sowohl von den Brückenköpfen als auch von den unmittelbaren Flussufern her, ...“.

Das 17 Juroren umfassende Preisgericht legte den 1. Preis mit einer eindeutigen Stimmenmehrheit fest. Dem 17-köpfigen Preisgericht unter der Leitung des renommierten Architekten Prof. Volkwin Marg, Hamburg, gehörten 6 national und international anerkannte Architekten sowie 4 Bauingenieure, 2 Staatssekretäre und 5 Kommunalpolitiker an. Es steht außer Zweifel, dass bei den Fach- und Sachpreisrichtern fachliche Kompetenz und die Verantwortung für ausgewogenes Entscheiden und Handeln „Hand in Hand“-gingen.

Die neue Waldschlößchenbrücke kann als wesentliches funktionelles Bindeglied und als gestalterische Bereicherung der beidseitigen Stadt- und Kulturlandschaft an der Elbe angesehen werden. Das Weltkulturerbe „Dresdner Elbtal“ und die Waldschlößchenbrücke sind miteinander verträglich.

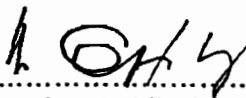
Dresden, den 19. Mai 2006



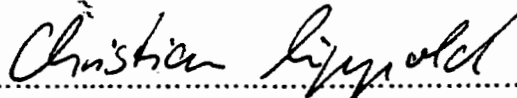
Univ.-Prof. Dr.-Ing. Jürgen Stritzke
Fachgebiet Brückenbau



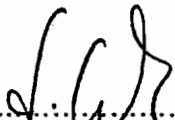
Univ.-Prof. Dr.-Ing. habil. Werner Schnabel
Fachgebiet Straßenverkehrstechnik



Univ.-Prof. Dr.-Ing. habil. Heinz Opitz
Fachgebiet Bautechnisches Mess-
und Versuchswesen



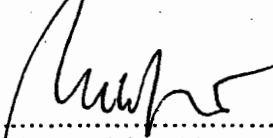
Univ.-Prof. Dr.-Ing. Christian Lippold
Fachgebiet Gestaltung von Straßen-
verkehrsanlagen



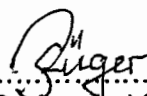
Univ.-Prof. Dr.-Ing. habil. Günter Weise
Fachgebiet Planung und Entwurf von
Straßenverkehrsanlagen



Univ.-Prof. Dr.-Ing. habil. Dieter Lohse
Fachgebiet Verkehrsplanung



Dr.-Ing. Gernot Nieschler
Amtsleiter a. D. Bauaufsicht Dresden
Straßenverkehrsanlagen



Univ.-Prof. Dr.-Ing. habil. Siegfried Rüger
Fachgebiet Betriebstechnik öffentlicher
Stadtverkehr