

Dresden, den 05.05.04 und 10.01.06

Im Folgenden setzen wir uns mit den vermeintlichen Nachteilen auseinander, die ein Elbtunnel am Waldschlößchen angeblich habe.

Zu den Tunnelgutachten der Firmen EIBS, ILF und BAUGRUND Dresden

1. Planfeststellungsverfahren im Jahr 2003

Die Landeshauptstadt Dresden hat zu keinem Zeitpunkt die Variante einer Untertunnelung der Elbe anstelle eines Brückenschlags ernsthaft und fachgerecht geprüft. Die im Januar 2003 beim Regierungspräsidium Dresden eingereichten Planfeststellungsunterlagen haben die Frage überhaupt nicht behandelt.

Die GRÜNE LIGA Sachsen e.V. hat während des Erörterungstermins herausgearbeitet, dass eine Untertunnelung wesentlich geringere nachteilige Auswirkungen auf den Landschafts- und Naturraum der Elbaue als eine Brücke hätte.

Darauf hat das RP der Stadt folgende Aufgabe gestellt:

„Es muss dargelegt werden, dass die Tunnelvariante gegenüber der Brückenvariante nicht vorzugswürdig ist. Wesentlicher Vorteil des Tunnels ist die Schonung der Elbauen. Welche Nachteile würde ein Tunnel mit sich bringen?“

2. Stellungnahme von **EIBS** vom Dezember 2003 und Planfeststellungsbeschuß

Die Stadt hat daraufhin eine Stellungnahme der Fa. EIBS, Dresden, vom Dezember 2003 vorgelegt. **EIBS** kam zu folgendem Ergebnis:

- (1) Ein Tunnel ist technisch machbar.
- (2) Der Bau des Verkehrszuges mit Elbtunnels würde 177 Mio. € kosten und wäre damit um 35 Mio. € teurer als mit Brücke mit Kosten von 142 Mio. €. - (s. S. 4)
- (3) Der Betrieb eines Tunnels würde ca. 3 Mio. € / Jahr kosten und die Betriebskosten würden sich daher um mindestens 2 Mio. € gegenüber einer Brücke erhöhen.
- (4) Aufgrund der konzentrierten Ableitung von Luftschadstoffen sei mit einer gravierenden Verschlechterung der Luftqualität in den Bereichen der Tunnelportale zu rechnen.

(5) Den deutlichen Vorteilen des Tunnels bezüglich des Landschafts- und Naturschutzes und bzgl. der Lärmemissionen stünden Eingriffe in das Grundwasserregime sowie Eingriffe in den Naturraum während der Bauphase gegenüber.

Der Planfeststellungsbeschluss des RP Dresden vom 25.02.2004 kommt zum Ergebnis, dass ein Tunnel **„naturgemäß den Aspekten Städtebau, Denkmalschutz und Landschaftsbild besser gerecht“** werde.

Außerdem referiert er die Ergebnisse der EIBS-Studie und kommt zum Schluss, dass sich die „Tunnellösung ... nicht als die gegenüber der Brückenlösung vorzugswürdige Variante“ präsentiere. Die Verwerfung der Tunnellösung durch das RP steht und fällt daher mit der Stichhaltigkeit der von EIBS angenommenen Nachteile.

3. Neubewertung des Elbtunnels durch ILF und BAUGRUND Dresden im April 2004

Die Gruppe der Gewerbetreibenden im Waldschlößchenareal hat im Zusammenarbeit mit der Grünen Liga die fachlichen Aussagen der EIBS-Studie von dem führenden österreichischen Tunnelplanungsunternehmen ILF, Innsbruck, und der Fa. BAUGRUND Dresden prüfen lassen.

ILF hat weltweit bisher rund 800 km Tunnel geplant, unter anderem den Arlbergtunnel (10,4 km), den Pfändertunnel (6,7 km) und den Rennsteigtunnel (7,8 km), der kürzlich als der verkehrssicherste Tunnel ausgezeichnet worden ist. Die Fa. BAUGRUND hat als ortsansässiges spezialisiertes Unternehmen weitestreichende Kenntnisse über den Baugrund im Elbtal.

Die Firmen **ILF** und **BAUGRUND Dresden** kommen in ihren Stellungnahmen vom 16.04.2004 zu folgendem Ergebnis:

- (1) Ein Tunnel ist technisch machbar.
- (2) Der Bau des Verkehrszuges **mit Tunnel** kostet 150 Mio. € (brutto) und wäre damit lediglich um 8 Mio. € bzw. 5% teurer als der Verkehrszug mit einer Brücke mit Kosten von 142 Mio. €. - (*Beachte Hinweis S. 4*)
- (3) Die Betriebs- u. Unterhaltungskosten eines Tunnels betragen lediglich 600.000 € und sind damit den Kosten der Brückenlösung vergleichbar. Bei EIBS sind diese Kosten um den Faktor 5 - 10 zu hoch gegriffen.
- (4) Die Ableitung der Luftschadstoffe ist mittels eines zentralen Lüftergebäudes in Nähe des nördlichen Tunnelausgangs (Stauffenbergallee) lösbar. Drei dezentrale Lüftergebäude (EIBS) sind nicht erforderlich.
- (5) Der Elbtunnel bewirkt keine Eingriffe in das örtliche Grundwassersystem.

Als Naturschutzverband kann die GRÜNE LIGA mit fachlicher Kompetenz ausführen, daß die Eingriffe in den Naturraum während der Bauphase temporärer Art und somit behebbar sind.

4. Fazit

Mit den Untersuchungen von ILF, Innsbruck, und BAUGRUND Dresden werden sämtliche Nachteile, die EIBS einem Elbtunnel am Waldschlößchen zuspricht, ausgeräumt.

Zur weiteren Erläuterung:

a) Die Baukosten im Einzelnen

a.a) EIBS plant um 27 Mio. € zu teuer

Die Baukosten eines Tunnels betragen nach dem Gutachten von ILF **150 Mio. €** statt der von EIBS veranschlagten **177 Mio. €**. EIBS, die Stadt und der Planfeststellungsbeschluss gehen daher von 27 Mio. € höheren Kosten aus, als tatsächlich entstehen.

a.b) Elbtunnel und Brücke gleich teuer

Die Kosten der Waldschlößchenbrücke wurden bisher mit **142 Mio. €** angegeben. Angesichts der vorläufigen Planungsstände können sich beide Zahlen bei der exakten Ausführungsplanung nach oben und unten verändern. Daher bewegen sich die jeweiligen Baukosten für Brücke und Tunnel im gleichen Bereich.

a.c) Bauweise

EIBS möchte den Tunnel in der Elbaue in teils offener, teils eingeschwommener Bauweise herstellen. Dadurch werden zwei Baustelleneinrichtungen notwendig, was für eine 150 m kurze Flussquerung unwirtschaftlich ist. Statt dessen schlägt ILF eine durchgängig offene Bauweise mit jeweils halbseitiger Einengung des Flusses und einer Baustelleneinrichtung vor. Dadurch lässt sich zudem die Bauzeit wesentlich verkürzen.

a.d) Unterbeton

Die von EIBS vorgesehene Unterbetonschicht mit einer Stärke von 1 m ist technisch schwierig, dafür aber unnötig und daher unwirtschaftlich. Die Auftriebssicherheit kann auch durch andere Maßnahmen erreicht werden.

a.e) Verbreiterung der Baugrube um 30%

Aufgrund des von EIBS gewählten Notausgänge über Querschläge in den anderen Tunnel müssen die beiden Tunnelröhren in 10 m Abstand verlegt werden. Daher muss auch die Baugrube um 30% erweitert werden – mit erhöhtem Aufwand und Kosten!

ILF sieht dagegen eine Verbindung der Tunnelröhren mit Fluchttüren und einem elektronischen Überwachungssystem vor, der im Havariefall, den Verkehr sofort stoppt. „Diese Lösung wurde bereits in den Niederlanden erfolgreich angewandt und das entspricht auch den deutschen Vorschriften“. Die von EIBS gewählte Lösung ist daher unwirtschaftlich.

b) Betriebskosten

Das Gutachten ILF kommt zu dem Ergebnis, dass die von EIBS angegebenen Betriebskosten (EIBS: „3 Mill. Euro“, S. 12) „nicht nachvollziehbar und plausibel“ und um den Faktor 5 – 10 zu hoch gegriffen sind. Das bedeutet, dass die realen Betriebskosten bei ca. 300.000 bis 600.000 € im Jahr liegen und damit den ca. 500.000 € Betriebskosten der Waldschlößchenbrücke entsprechen.

Damit besteht **kein Betriebskostennachteil** zu Lasten eines Elbtunnels. Dies gilt erst recht aufgrund der möglichen Nutzung des Tunnelbauwerks zur Gewinnung von Erdwärme.

c) Tunnellüftung

ILF sieht ein Längslüftungssystem im Tunnel und ein zentrales Lüftergebäude in der Nähe des nördlichen Tunnelmundes vor. Das Lüftergebäude befindet sich also im Bereich des Wäldchens zwischen Radeberger Straße und Stauffenbergallee und beeinträchtigt daher das Landschaftsbild nicht. **Die von EIBS vorgesehenen drei dezentralen Lüftergebäude in der Elbaue sind nach ILF „nicht erforderlich“.** Das Lüftergebäude reicht nach den Erfahrungen von ILF zur Reduzierung der Schadstoffe aus.

d) Nicht nachvollziehbare Eingriffsabwägung

Die Eingriffsabwägung ist nicht nachvollziehbar, weil der dauernde anlagenbedingte Eingriff in den Natur- und Landschaftsraum nach dem Bau einer Brücke dauerhaft wesentlich schwerwiegender ist, als der vorübergehende und wiederherstellbare Eingriff während der Bauphase.

Redaktioneller Hinweis am 10.01.2006:

Die Aussagen zu den Baukosten des Verkehrszuges mit Brücke bzw. mit Elbtunnel beziehen sich auf die im Herbst 2003/ Frühjahr 2004 bekannten Baukosten. - Im Herbst 2004 wurden vom OB Roßberg korrigierte Zahlen veröffentlicht: Der Gesamtverkehrszug Waldschlößchenbrücke mit Brücke wird nun mit 157 Mio. veranschlagt.