

# Fachrat Dresdner Welterbe

Prof. Dr.-Ing. Udo Becker, Lehrstuhl für Verkehrsökologie, TU Dresden, Verkehrswissenschaftliche Fakultät  
Dipl.-Ing. Klaus Gaber, Bürgermeister Umwelt und Kommunalwirtschaft der Landeshauptstadt Dresden a.D.  
Dipl.-Bildhauerin Nanette Ghantus, Beratung für konzeptionellen Städtebau und Raumästhetik  
Dipl. Arch. Gunter Just, Bürgermeister für Stadtentwicklung und Bau der Landeshauptstadt Dresden a.D.  
Dipl.-Ing. Architekt Michael Kaiser, Direktor Institut für Elementarurbanistik e.V. Dresden  
Dr.-Ing. Architekt Hermann Krüger, Stadtkonservator, Leiter Denkmalschutzamt der Landeshauptstadt Dresden a.D.  
Dipl.-Ing. Architekt Prof. Siegbert Langner von Hatzfeldt, Präsident Baubund Sachsen  
Dr.-Ing. habil. Heidrun Laudel, Freie Architekturstudienhistorikerin  
Prof. Dr. phil. habil. Heinrich Magirius, Landeskonservator Freistaat Sachsen i.R.  
Dr. phil. Joachim Menzhausen, Direktor Grünes Gewölbe Dresden i. R., Autor Grundlagenwerk „Sächs. Kulturgeschichte“  
Dr.-Ing. Architekt Eberhard Renner, Vorsitzender „Bürgerinitiative für sensibles Bauen Dresden Blasewitz e.V.“  
Prof. Dr.-Ing. Architekt Ralf Weber, Lehrstuhl Raumgestaltung, Gebäudelehre und Entwerfen, TU Dresden



Sprecher: Dipl.-Ing. Architekt Michael Kaiser - Pabststr. 12 - 01326 Dresden - Tel.: 49 (0)351 265 46 71 - info@ife-dresden.de

Dresden, den 11. Dezember 2007

## Der Elbtunnel als Alternative zur Waldschlößchenbrücke

### Rechtssituation und Projektverlauf

Nachdem die Stadt Dresden vom Freistaat Sachsen per Zwangsmaßnahme veranlaßt wurde, die Bauaufträge für den Verkehrszug Waldschlößchenbrücke zu vergeben, haben im November 2007 die Bauarbeiten für den Verkehrszug begonnen.

Der Freistaat Sachsen stellt sich mit dieser Maßnahme gegen den Willen der Mehrheit des Dresdner Stadtrates und nimmt dabei in Kauf, dass der im Jahre 2004 von der UNESCO zuerkannte Welterbetitel „Dresdner Elbtal“ wieder aberkannt wird. Der Welterbetitel war 2003 mit Unterstützung des Freistaates Sachsen und der Bundesrepublik Deutschland von Dresden beantragt worden.

Bei ihrem Einsatz für die Waldschlößchenbrücke beruft sich die Sächsische Staatsregierung auf einen Bürgerentscheid vom 27. Februar 2005, bei dem sich eine Mehrheit für das Projekt „Waldschlößchenbrücke“ ausgesprochen hatte. Zur Abstimmung stand ein Brücke-Tunnel-Projekt, das eine Kombination aus 0,7 km Brücke und Hochstraßen im Bereich der Elbauen und 1,2 km Tunnelsystem im Elbhang auf der Neustädter Elbseite darstellt (Bausumme: 159 Mio. Euro). Über die Alternative, die eigentliche Elbquerung auch als Tunnel auszuführen, konnten die Bürger nicht abstimmen.

In den letzten Jahren hat der Dresdner Stadtrat wiederholt Beschlüsse gefasst, alles zu unternehmen, dass der Welterbe-Status für das Dresdner Elbtal erhalten bleibt. Im März 2008 endet die Bindefrist des Bürgerentscheides und der Dresdener Stadtrat gewinnt seine volle Handlungsfähigkeit zurück. Ihm obliegt es dann, die notwendigen Beschlüsse zu fassen, das Brücke-Tunnel-Projekt in ein Volltunnel-Projekt zu wandeln. Eine Elbquerung in Form eines Volltunnels würde den Erhalt des Welterbetitels ermöglichen.

### Die Beschlüsse des UNESCO-Welterbekomitees zur Waldschlößchenbrücke

Die 30. UNESCO-Welterbekonferenz hat im Juni 2006 in Vilnius (Litauen) beschlossen, Dresden wegen der geplanten Waldschlößchenbrücke auf die Rote Liste der bedrohten Welterbestätten zu setzen. Grundlagen waren ein 119-seitiges Gutachten der Technischen Hochschule Aachen (*Visual Impact Study, RWTH Aachen, April 2006*) und eine Stellungnahme der internationalen Denkmalorganisation ICOMOS, die die irreversible Schädigung des Welterbes „Dresdner Elbtal“ durch das Projekt festgestellt hatten. Dresden wurde von der UNESCO aufgefordert, Alternativen zu entwickeln, die mit dem Welterbe vereinbar sind.



Auf der 31. UNESCO-Welterbekonferenz im Juni 2007 in Christchurch (Neuseeland) hat Dresden über die bisherigen Ergebnisse der Alternativensuche informiert. Im Rahmen einer Problemdiskussion ist das Welterbekomitee zu der Auffassung gelangt, dass nur die unterirdischen Querungsmöglichkeiten mit dem Welterbe vereinbar sind. Damit die möglichen Varianten dieser Lösung untereinander sowie mit den alternativen Brückenlösungen vergleichbar sind, wurde Dresden aufgefordert, der UNESCO sämtliche ober- und unterirdische Lösungen, die in der Vergangenheit entwickelt wurden, zur Begutachtung und Entscheidung vorzulegen. (*Beschluss 31 COM. 7A.27*)

### **Planungsgeschichte der Volltunnel-Lösung**

Im Zeitraum von 1990 bis 2007 wurden acht Untersuchungen zur unterirdischen Querung des Elbtals am Standort Waldschlößchen erstellt. Priorität kommt dabei den von der Stadt Dresden selbst beauftragten Untersuchungen zu, weil deren Erstellung von den zuständigen Ämtern der Stadtverwaltung begleitet wurden.

Das betrifft zum einen die Planvorlage vom August 1996 (zweispuriger Volltunnel mit Straßenbahnführung; Bausumme, umgerechnet: 124 Mio. Euro), zum andern die Planvorlage vom Dezember 2003 (vierspüriger Volltunnel mit Busführung; Bausumme: 177 Mio. Euro). In beiden Planvorlagen wird im Erläuterungsbericht die Schonung von Landschaft und Umwelt als wesentlichster Vorteil gegenüber der zu Brücke-Tunnel-Kombination hervorgehoben. - Weitere Volltunnel-Planungen sind nicht relevant und werden daher hier nicht betrachtet.

Die städtischen Planvorlagen von 1996 und 2003 wurden gutachterlich durch unabhängige Ingenieurbüros geprüft. Beide Gutachter (ILF; Bung) bestätigen übereinstimmend die baurechtliche und technologische Machbarkeit der Lösungen. Darüber hinaus zeigen sie Optimierungsmöglichkeiten auf, durch die die Bau- und Betriebskosten noch erheblich gesenkt und die Sicherheitsbedingungen weiter erhöht werden können. (*ILF - Beratende Ingenieure Innsbruck, Gutachten März 2002 und April 2004, BUNG - Beratende Ingenieure Heidelberg, Gutachten Juni 2007*).

### **Rechtliche Basis**

Die Rechtsgrundlage der städtischen Elbtunnelplanungen ist durch das im Jahre 1994 beschlossene und nach wie vor gültige Verkehrskonzept der Landeshauptstadt Dresden gegeben. Auf Grund der von Fachämtern erhobenen Forderung nach dem Schutz der Elbauen und der Bewahrung der Kulturlandschaft und des Stadtbildes schreibt das Verkehrskonzept vor, zu klären, ob die Elbe am Standort Waldschlößchen als Brücke, Tunnel oder als Kombination von beiden zu queren ist (*Verkehrskonzept 1994, Seite 35, Pkt. 5.6 - Rahmenprogramm Hauptverkehrsstraßennetz, Unterstrich Verkehrsplanerische Problembereiche*).

Für die Elbtunnelplanung aus dem Jahre 2003 besteht eine erweiterte Rechtsbasis: Das Regierungspräsidium Dresden hatte die sächsische Landeshauptstadt im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für den Verkehrszug Waldschlößchenbrücke aufgefordert, neben der eingereichten Brücke-Tunnel-Kombination eine Volltunnel-Variante nachzureichen. Daraufhin wurde die Untersuchung vom Dezember 2003 erarbeitet (*Schreiben des RP vom 20.10.2003 - Nacharbeiten durch die Landeshauptstadt Dresden AZ: 41-0513.27/10-WSB*).



## **Regierungspräsidium bewertet die städtische Volltunnel-Studie 2003 positiv**

Das Regierungspräsidium prüfte die eingereichte städtische Volltunnel-Variante und nimmt zu dieser wie folgt Stellung:

„Eine unterirdische Anordnung der Verkehrsanlage wird naturgemäß den Aspekten Städtebau, Denkmalschutz und Landschaftsbild besser gerecht. Eine Beeinträchtigung von Blickbeziehungen erfolgt nicht. Nach Vollendung der Baumaßnahme ist es möglich, die vorhandene räumliche Situation im Bereich der Elbauen und des Elbhangs wieder herzustellen. In der Umweltverträglichkeit weist die Tunnellösung mit der Nichtbeeinträchtigung der Elbauen im baulichen Endzustand und hinsichtlich der Verkehrslärmemissionen offenbare Vorteile gegenüber der Brückenlösung auf. ...“ (*Regierungspräsidium Dresden, Planfeststellungsbeschluss vom 25.02.2004, Pkt. 6.2, Seite 21 – Art der Elbquerung*)

## **Charakteristik der beiden städtischen Volltunnel-Planungen**

- Die Anbindungspunkte der städtischen Elbtunnel-Projekte an das vorhandene Straßennetz sowie das Verkehrsflächenangebot sind mit den zugehörigen Bezugsvarianten der Brücke-Tunnel-Kombination identisch.
- Es werden im Vergleichsprojekt von 1996 zwei Fahrspuren für den motorisierten Verkehr sowie zwei mittig angeordnete Straßenbahn-Gleise mit Umsteigepunkt im Bereich Bautzner Straße angeboten bzw. beim Vergleichsprojekt von 2003 vier Fahrspuren für den motorisierten Verkehr und Bus-Angebot mit Umsteigemöglichkeit zur Straßenbahnlinie 11 an der Haltestelle Angelikastraße.
- Für beide Voll-Tunneluntersuchungen (1996 und 2003) gilt: Technologisch wird die Offene Tunnelbauweise des Brücke-Tunnel-Projektes Waldschlößchenbrücke übernommen. Lediglich im unmittelbaren Flussbereich wird die Vorort-Herstellung von Fertigsegmenten einschließlich Einschwämmen und Absenken vorgeschlagen.
- Für den Fuß- und Radverkehr wird bei beiden Projekten ein separater Brückenbau vorgeschlagen. Die Tunnelquerung wird für diese Verkehrsarten technisch ausgeschlossen.
- Hinsichtlich der Tunnellüftung wird darauf verwiesen, dass Abluftschächte im Elbbereich notwendig werden, die das Landschaftsbild stören könnten.
- Die Volltunnellösung 2003 weist vermeintliche Nachteile auf, indem die Anwendung mehrerer Bautechnologien und damit die höhere Kosten ausgewiesen werden, die Nutzung durch Fußgänger und Radfahrer aus technischen Gründen ausgeschlossen wird und im Erläuterungsbericht die Umsteigemöglichkeit zwischen Bus und Bahn verneint wird (beim genauen Studium der Zeichnungen ist diese aber vorhanden). Auf das geringe Aufkommen der Verkehrsarten Fußgänger und Radfahrer am Standort Waldschlößchen wird nicht hingewiesen und auch nicht auf die Nutzungsangebote des ÖPNV und der nahen Elbfähre.



## **Gutachter widerlegen die vermeintlichen Nachteile der Volltunnel-Planungen**

Die beiden städtischen Volltunnel-Planungen wurden von unabhängigen Gutachtern geprüft. Die Gutachter widerlegen die vermeintlichen Nachteile und geben folgende Hinweise zu den städtischen Projekten:

- Das Herstellen und Einschwämmen von Tunnel-Fertigteilen sollte zu Gunsten einer durchgängig offenen Bauweise unterbleiben. So können Kosten in Höhe von mindestens 25 Mio. Euro eingespart werden. Die Alternative Volltunnel ist dann nicht teurer als das Vergleichsprojekt der Brücke-Tunnel-Kombination.
- Die Betriebs- und Wartungskosten sind in den städtischen Projekten mit 3,0 Mio. Euro/Jahr wesentlich zu hoch angesetzt. Sie liegen bei 0,5 Mio. - 1 Mio. Euro/Jahr und sind somit niedriger als bei der Brücke-Tunnel-Kombination.
- Ein separater Tunnel für den Fuß- und Radverkehr ist technisch ausführbar. Aufgrund des äußerst gering prognostizierten Fuß- und Radverkehrsaufkommens stehen bei beiden Tunnelvarianten jedoch separate Fuß- und Radwege in keinem Verhältnis zum Kosten- und Wartungsaufwand. Ersatzweise stehen dem Fuß- und Radverkehr die Nutzung des flussunterquerenden ÖPNV sowie der nahen Johannstädter Elbfähre zu Verfügung.
- Die Tunnellüftung kann technisch so ausgeführt werden, dass keine die Landschaft beeinträchtigenden Abluftschächte erforderlich sind.

*Quellen: Stellungnahme ILF Beratende Ingenieure München, Berlin, Innsbruck, März 2002, Kap. C, Pkt. 6.2, Seite 22; Stellungnahme Baugrund Dresden Ingenieurgesellschaft GmbH vom 16.04.2004, Seite 2 bis 4; Stellungnahme BUNG - Beratende Ingenieure, Heidelberg vom 8. Juni 2007, Pkt 5.7.4, Seiten 25 und 26*

## **Hinweise der Gutachter zu Planungs- und Genehmigungszeiten**

Das Projekt Volltunnel weist hinsichtlich der Planungs- und Genehmigungszeiten günstige Bedingungen auf. Das liegt vor allem an folgenden Sachverhalten:

- Der Planungsabschnitt 2 (Zufahrtstunnel) des Verkehrszuges Waldschlößchenbrücke (ca. 1,2 km auf der Neustädter Elbseite) kann technologisch vollkommen übernommen werden.
- Der Planabschnitt 1 (Elbquerung) erfordert keine neue Technologie gegenüber Planungsabschnitt 2. - Die Gutachter weisen nach, dass die bereits genehmigte Technologie der Offenen Bauweise hier nur fortzusetzen ist.
- Hinsichtlich des Trassenverlaufes und der Gradienten sind beim Volltunnel nur geringfügige Planänderungen gegenüber der Brücke-Tunnel-Kombination erforderlich, die im Deckblattverfahren erfolgen können.



- Hinsichtlich der Beteiligung der Träger Öffentlicher Belange ergibt sich grundsätzlich keine neue Sachlage gegenüber der Brücke-Tunnel-Kombination. Für zahlreiche Belange bedeutet die Volltunnellösung sogar ein Wegfall des jeweiligen Beurteilungsgegenstandes (Denkmalpflege, Stadtbild, Schutz der Elbauen). Für die Bauphase sind die halbseitigen Sperrungen der Elbe mit dem Wasser- und Schifffahrtsamt abzustimmen.

Aus den genannten Gründen schätzen die Gutachter ein, dass die benötigte Planungszeit mit 6 bis 8 Monaten anzusetzen ist. Die Verfahrensdauer für die ergänzende Planmodifizierung beträgt 10 bis 12 Monate und erfolgt parallel zur Ausführung der bereits im Bau befindlichen Tunnelzufahrten.

Einsprüche gegen die Projektmodifizierung in Richtung Volltunnel werden von den drei Naturschutzverbänden Grüne Liga Sachsen e. V., BUND und NABU, die die Hauptkläger gegen die Brückenvariante sind, entsprechend einer Selbstverpflichtung der Verbände gegenüber der Landesregierung Sachsen vom November 2007 nicht erhoben.

Damit ist gewährleistet, daß die bisher veranschlagte Bauzeit von drei Jahren auch weiterhin eingehalten werden kann.

*Quellen: ILF Beratende Ingenieure München, Berlin, Innsbruck, Gutachten Elbtunnel Dresden am Standort Waldschlößchen, März 2002, Kap. E Seite 27; Brief Rechtsanwalt Peter Kremer an den Sächsischen Ministerpräsidenten vom 19.10.2007*

### **Verfahrensfehler und Gezielte Verhinderung der Tunnelalternative**

Nachdem das Dresdner Verkehrskonzept von 1994 festlegte, es sei zu klären, ob die Elbe am Standort Waldschlößchen als Brücke, Tunnel oder als Kombination von beiden zu queren ist, erwuchs dem Stadtrat eine Prüfungs- und Entscheidungspflicht. Sachlage ist jedoch, dass weder der Dresdner Stadtrat noch seine Fachausschüsse dieser Pflicht bisher nachgekommen sind. Somit ist die vorgeschriebene Abwägung zwischen Brücke, Brücke-Tunnel-Kombination und Volltunnel bis heute ausgeblieben.

Bedingt wurde dies durch die seit 1990 anhaltende permanente Einflußnahme der Sächsischen Landesregierung auf die Planungen der Elbquerung am Waldschlößchen. Die Staatsregierung bringt seit 1990 unmissverständlich zum Ausdruck, dass sie nur für die Brücke-Tunnel-Variante Fördergelder bereitstellt.

Daraufhin wurde seitens der Stadtverwaltung dafür gesorgt, dass die ersten Untersuchungen zu einer Elbuntertunnelung, die bereits seit 1996 mit öffentlichen Mitteln durchgeführt wurden, nicht zur Vorlage kamen, bevor die Planfeststellung zur Brücke-Tunnel-Kombination beschlossene Sache war. Darüber hinaus wurde im Rahmen der amtlichen Planungen versucht, der Volltunnel-Variante künstlich Nachteile anzugedeihen.

Auch die politischen Parteien, die für die Brückenlösung stehen, dichten der Tunnellösung unermüdlich zahlreiche frei erfundene Nachteile an. Als solche Nachteile werden genannt: Höhere Baukosten, keine Umsteigemöglichkeiten im Nahverkehrssystem, keine Fuß- und Radwege, höhere Betriebs- und Wartungskosten, längere Planungs- und Genehmigungszeiten.



In mehreren unabhängigen Gutachten wurden diese Behauptungen jedoch übereinstimmend widerlegt. Die Gutachten, teils von der Dresdner Bürgerschaft bestellt, teils von der Stadt Dresden auf Verlangen der UNESCO erarbeitet, haben den Nachweis erbracht, dass diese Nachteile nicht bestehen bzw. durch Plankorrekturen annullierbar sind.

### **Fazit**

**Unter Beachtung der hier vorgetragenen Fakten fällt die Abwägung zwischen Brücke-Tunnel-Variante und Volltunnel zugunsten der Volltunnel-Variante aus. Sie wurde bisher lediglich durch gezielte Einflußnahme aus dem politischen Raum verhindert.**

**Die Volltunnel-Variante ist mit vergleichbaren Kosten wie die Brücke-Tunnel-Variante realisierbar und kann ohne Bauunterbrechung in das vorhandene Projekt integriert werden.**

**Die Wandlung des Projekts zum Volltunnel ist die einzige Möglichkeit, das Welterbe zu erhalten.**