

## **Umsteigewege**

zu 11.1. Bearbeiter: EIBS-Aziz

Es sind sowohl ein Aufzug für Behinderte als auch eine Zuwegung über Rampe (längere Wege) und kurze Zugänge über Treppen vorgesehen. Die Umsteigewege wurden unter Beachtung der baulichen Gegebenheiten soweit möglich attraktiv (kurz) gestaltet.

## **Gründungstechnik der Brücke bleibt unklar, das Tragwerkskonzept ist nicht schlüssig**

zu 5. Bearbeiter: M+S

Bei der Waldschlößchenbrücke handelt es sich um eine 636 m lange fugenlose Verbundbrücke mit zwei Hohlkasten-Hauptträgern. In den beiden Vorlandbereichen ruht sie auf insgesamt sieben V-Stützen-Paaren und zwei Rückstreben-Paaren. Über der Elbe ist sie an zwei flachen Bögen mit 135 m Stützweite abgehängt. Die Fahrbahntafel ist schubfest mit den Bögen verbunden.

Die Fundamente der V-Stützen sind umpundet und haben eine Pfahlgründung. Die gemeinsamen Fundamente der Rückstreben und Bögen sind ebenfalls umpundet, jedoch flach gegründet. Die linkselbischen Widerlager (Johannstadt) haben eine Pfahlgründung. Die rechtselbischen Widerlager (Neustadt) sind flach gegründet.

Die Brücke wird nach dem derzeitigen Stand der Brückenbau-Technik entworfen. Alle Bauteile liegen hinsichtlich ihrer Abmessungen im technisch vernünftigen Bereich. Nirgendwo wird aus Gestaltungsgründen die Grenze des technisch Machbaren erreicht.

Bei Konstruktion und Berechnung der Brücke werden selbstverständlich alle zurzeit geltenden Regelwerke und Normen beachtet. Die wichtigsten Regelwerke für die Statik sind die DIN-Fachberichte 101-104, die wiederum auf den Eurocodes EC1-4 beruhen.

Alle Einwirkungen (Eigenlast, Verkehrslast incl. Sondertransporten, Wind, Temperatur, Bremslast, Reibung, Fahrzeuganprall) werden berücksichtigt. Zusätzlich werden die Bogenendbereiche, Rückstreben und V-Stützen für die Lastfälle Eisdruck, Eisstoß und Schiffsanprall dimensioniert.

Konstruktion und Berechnung werden von einem unabhängigen Prüferingenieur geprüft.

Die Standfestigkeit der Brücke ist daher in vollem Umfang gewährleistet.

## **Annahme falscher Höhenwerte des Flussgrundes**

zu 5. Bearbeiter: M+S

Alle Höhenangaben sind im Zuge der Bestandsvermessung durch das vom AG beauftragte Vermessungsbüro ermittelt und übergeben worden.

Lediglich in den Vorlandbereichen erfolgen geringfügige Geländemodellierungen.

## **Nachweise für Vorteile für den ÖPNV fehlen. (Fahrgastzahlen, irnodal-split-Werte und Aussagen zur Reisezeit fehlen).**

zu II. Bearbeiter: HA MOB

Die Diskussion um eine ÖPNV-Führung über die Waldschlößchenbrücke lässt sich bis ins Jahr 1949 zurückverfolgen. Bis Ende 1989 war immer eine Busverbindung in der Planung. Seit den 60er Jahren ist eine maßgebende Quelle-Ziel-Relation darstellbar: Wohnstandorte im Osten, Arbeitsplätze im Norden. Maßgeblich für den ÖPNV auf der Waldschlößchenbrücke war und ist die Relation Dresden-Ost von/nach Dresden-Nord was alle Netzberechnungen, unabhängig von ihren konkreten Prognosezahlen nachweisen.

Mit den Arbeiten zum Verkehrskonzept (seit 1990) wurde der Untersuchungsbedarf für eine Straßenbahn-/Stadtbahn-Netzergänzung formuliert. Im Verkehrskonzept von 1994 ist sie als „Untersuchungsbedarf für Neubau“ eingestuft.

Im Flächennutzungsplan 1996 wird die Trasse als „geplante Straßenbahnstrecke mit Stadtbahncharakter“ festgeschrieben.

Netzgeografisch ist die Einordnung einer Straßenbahn-/Stadtbahntrasse Waldschlößchenbrücke - Stauffenbergallee wünschenswert. Es fehlen Verknüpfungen innerhalb des Netzes zwischen rechts- und linkselbischer Seite. Das neue Netzelement würde durchgehende tangentielle Verbindung vom Dresdner Osten zum Dresdner Norden herstellen und sowohl in das Straßenbahn- als auch in das Busnetz sehr gut zu integrieren sein. Die Attraktivität des ÖPNV würde durch die Schaffung neuer bzw. schnellerer Verbindungen/Umsteigemöglichkeiten erhöht werden.



Die Verbindung der Elberadwege zu den parallelen Hauptverkehrsstraßen im Bereich der Brücke ist rechtselbisch über die vorgenannten gemeinsamen und behindertengerecht gestalteten Geh- und Radwegrampen und linkselbisch durch den in Höhe Neubertstraße befindlichen Elbwiesenquerweg sowie die befestigten Flächen unterhalb der Brücke (Brückenschatten) möglich.

**Alternativvarianten wurden nicht untersucht.** zu III Bearbeiter: HA MOB

Zu den Bedenken mehrerer Einwender bezüglich Standort der Brücke, alternativer Tunnellösung und Brückenkonstruktion ist Folgendes festzustellen:

Grundsätzlich basiert die Standortdiskussion auf dem durch den Stadtrat bestätigten Verkehrskonzept der Landeshauptstadt Dresden von 1994.

Um jedoch eine fachlich und fachpolitisch tragfähige Standortentscheidung für die nächste in Dresden zu bauende Elbquerung ableiten zu können, wurde im Jahre 1996 ein Workshop zum Thema „Neue Elbebrücken“ durchgeführt.

Beteiligt waren an diesem zweitägigen Workshop neben allen betroffenen Fachämtern und (ehemaligen) Dezernaten auch Vertreter aller Fraktionen des Stadtrates, die Technische Universität mit Experten verschiedener Fachdisziplinen, freie Architekten, Planerbüros, das Sächsische Staatsministerium für Wirtschaft und Arbeit, das Regierungspräsidium Dresden, der Sächsische Landeskonservator, das Wasser- und Schifffahrtsamt.

Zur Diskussion standen:

- die Waldschlößchenbrücke,
- die dritte Marienbrücke,
- die Brücke im Zuge der Erfurter Straße,
- das sogenannte Mehrbrückenkonzept (Brückenpaar: Thomas-Müntzer-Platz und Niederpoyritz).

Die Abwägung dieser Brückenstandorte wurde von diesem Gremium unter folgenden Hauptaspekten, die sich wiederum in zahlreiche Unterpunkte gliederten, vorgenommen:

- Verkehr (darunter: Verkehrsentlastung, Netzintegration, Naherreichbarkeit, Gefahrenabwehr, Umwegvermeidung, Leistungsfähigkeit);
- Städtebau (darunter: städtebauliche Integrationsfähigkeit, Nutzungskonflikte im Bereich der Brückenköpfe, landschaftliche Einordnung, Wirkung auf das Stadtbild, Denkmalpflege);
- Ökologie (darunter: Bodenversiegelung, Flora/Fauna, Wasser, Lärm/WAbgasauswirkungen, Denkmalschutz, Boden)
- Kosten.

Die Abwägung zu all den damals in Diskussion befindlichen Brückenvarianten und -kombinationen erfolgte von diesem Gremium nach bestem fachlichen Wissen und Gewissen.

Das Ergebnis des Workshops war ein eindeutiges Votum für eine Brücke am Standort Waldschlößchen.

Dieses Ergebnis wurde den maßgeblichen Fachausschüssen des Stadtrates vorgestellt, ihrerseits erörtert und vom Stadtrat mit einem bestätigenden Votum hinsichtlich des zuerst erforderlichen Brückenbaus am Standort Waldschlößchen entschieden.

Es ist darauf überdies hinzuweisen, dass im Vorfeld des Brückenworkshops umfangreiche Prognosenetzberechnungen zur Verkehrsaufkommensermittlung durch unabhängige Gutachter vorgenommen wurden. Die tendenziell übereinstimmenden Ergebnisse wurden abgeglichen und den Planungen (Machbarkeitsstudien) aller Standorte zu Grunde gelegt. In diesem Zusammenhang wurde selbstverständlich das Gesamtstadtgebiet einschließlich der vorhandenen und (zum damaligen Zeitpunkt noch geplanten) derzeit im Bau befindlichen Bundesautobahn (A4 und A 17) sowie voraussichtliche Straßennetzerweiterungen und -änderungen berücksichtigt.

Im Rahmen der Variantenuntersuchungen erfolgte auch eine gutachterliche Beurteilung eines Elbetunnels am Standort Waldschlößchen auf der Basis einer Machbarkeitsstudie. Als Ergebnis wurde festgestellt, dass wegen der Tiefenlage des Tunnels, der erforderlichen Vernetzung desselben mit den zur Elbe parallel führenden Hauptnetzstraßen Käthe-Kollwitz-Ufer und Bautzner Straße unter Zugrundelegung der notwendigen verkehrsund bautechnischen Parameter (u. a. Neigung,

Krümmungsradien, Sichtweiten) sowie verkehrlicher Defizite (kein Rad- und Fußgängerverkehr) dieser nur eingeschränkt und vergleichsweise aufwändiger realisierbar ist.

Die Bauform und die Gestaltung der Brücke sind Ergebnis eines internationalen Realisierungswettbewerbs. Der der Planung zu Grunde gelegte Entwurf des Wettbewerbssiegers wurde gerade unter Berücksichtigung der dem Landschaftsraum angepassten besonders transparenten Konstruktion durch eine unabhängige vom Stadtrat bestätigte Jury anderen Lösungen vorgezogen. Das Ergebnis des Realisierungswettbewerbs wurde durch Stadtratsbeschluss bestätigt.

### **Alternativlösung Tunnel** zu 2. Bearbeiter EIBS-Aziz

Die Tunnelvariante wurde im Rahmen der Variantenuntersuchung behandelt und in die Variantenabwägung einbezogen. Auch wurde diese Lösung für die vorliegende Variante diskutiert.

, Die Tunnellösung wurde gegenüber einer Brückenlösung nicht weiter verfolgt:

- Trassierung im Grund- und Aufriss orientiert sich an Grenzwerten, welche im Tunnel als Verkehrssicherheitsdefizit zu verzeichnen sind.
- Höhere Längsneigungswerte verursachen zusätzlichen Schadstoffausstoß.
- Der Anschluss der Bautzner Straße nach der vorliegenden Variante ist problematisch.
- Die Bau- und Betriebskosten für einen vierstreifigen Tunnel sind höher als die der Brücke.

Maßnahmen für Zwangslüftung sind erforderlich.

- Fehlende Funktion der Elbquerung für Radfahrer und Fußgänger.
- Zusätzliche Trogbauwerke im Bereich der Anschlüsse auf der Altstädter Seite, welche das Stadt- und Landschaftsbild auf der Altstädter Seite beeinträchtigen.
- Landschaftsbildveränderungen im Bereich der Hangkante (Neustädter Seite) durch Überschüttung Bauwerke. Reliefänderungen können zur Änderung des Hochwasserabflusses führen.

Zur Lösung der BI Verkehrsfluss:

1. Die Umleitbarkeit der Elbe als Voraussetzung zur Herstellung des Tunnels in einem Teilabschnitt wird hinsichtlich der Genehmigungsfähigkeit als kritisch angesehen.
2. Die vorgeschlagene Tunnelbauweise der Elbquerung ist nicht nur bezüglich des niedrig geschätzten Kostenaufwandes, sondern auch im Hinblick auf die grundsätzliche Machbarkeit nur bei sehr günstigen geotechnischen Verhältnissen denkbar, von denen ohne spezifische Vorerkundungen nicht sicher ausgegangen werden kann.
3. Der Tunnel wird ab der Bautzner Straße bis zum Portal der Stauffenbergallee nur 3streifig weitergeführt. Dies würde den Forderungen des SMWA nach einer generellen 4-Streifigkeit widersprechen.
4. Die Anbindung über den Nebentunnel Radeberger Straße sehen wir aus Sicht der Genehmigungsfähigkeit als kritisch an, da hier Widersprüche durch die Bürgerinitiative Radeberger Straße, Herrn Dr. Hoffmann, zu erwarten sind.

Die Anbindung der Bautzner Straße bei dieser Lösung ist in der Trassierung in Lage und Höhe problematisch.

5. Durch den Ausfahrtstunnel und die Rampe an der Bautzner Straße wird der Hang in diesen Bereichen stark überformt. Die landschaftsgestalterische Wirkung ist hier sehr fragwürdig.
6. Durch eine Aufaddierung der noch nicht berücksichtigten Kosten aus den Planungsabschnitten 1 bis 6 und den Planungskosten in Höhe von 25,7 Mio. DM ergeben sich vergleichbare Gesamtkosten in Höhe von ca. 287 Mio. DM. Bezieht man die Kostenerhöhung infolge der generellen 4-Streifigkeit mit ein, werden sich nur geringe Abweichungen zu denen durch Schüßler-Plan und EIBS geschätzten Kosten in Höhe von 308 Mio. DM ergeben.
7. Entsprechend den geltenden Rundschreiben und der ZTV-Tunnel, Teil 2, sind bei Tunneln dieser Bauweise Notausstiege vorzusehen. Diese fehlen in der Expertise.

8. Die Funktionalität der Waldschlösschenbrücke mit dem Angebot für Fußgänger und Radfahrer ist in der Tunnelanlage generell nicht enthalten. Hierzu müsste Ausgleich über eine Fußgängerbrücke geschaffen werden. Die Kosten für diese können mit ca. 6,6 Mio. DM geschätzt werden.

**Elbquerung im Tunnel wurde nicht als Option untersucht.**

zu 2. Bearbeiter: HA MOB

Im Rahmen der Variantenuntersuchungen erfolgte auch eine gutachterliche Beurteilung eines Elbetunnels am Standort Waldschlößchen auf der Basis einer Machbarkeitsstudie. Als Ergebnis wurde festgestellt, dass wegen der Tiefenlage des Tunnels, der erforderlichen Vernetzung desselben mit den zur Elbe parallel führenden Hauptnetzstraßen Käthe-Kollwitz-Ufer und Bautzner Straße unter Zugrundelegung der notwendigen verkehrlichen und bautechnischen Parameter (u. a. Neigung, Krümmungsradien, Sichtweiten) sowie verkehrlicher Defizite (kein Rad- und Fußgängerverkehr) dieser nur eingeschränkt und vergleichsweise aufwändiger realisierbar ist.