

Volkwin Marg

Prof. Dipl.-Ing.
Architekten gmp

Elbchaussee 139
22763 Hamburg
T: +49.40.88 151 133

An den Magistrat/Stadtrat der
Landeshauptstadt Dresden
Geschäftsbereich Stadtentwicklung
Postfach 12 00 20

01001 Dresden

Hamburg, 24.05.07 vm/li

**Offener Brief zur Waldschlösschenbrücke Dresden
Studienauftrag gemäß Stadtratsbeschluss vom 27.04.2007**

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit schreibe ich Ihnen einen offenen Brief und reiche Ihnen gleichzeitig das Auftragschreiben ohne Gegenzeichnung zurück.

Dies geschieht vor Ablauf des Gutachterverfahrens, weil ich als ehemaliger Vorsitzender für den Realisierungswettbewerb Waldschlösschenbrücke die politisch verfahrenere Situation durch eine mögliche Kompromittierung meiner Person nicht belasten möchte.

Ich stimme mit der alternativlosen Aufgabenstellung für das Gutachten nicht überein. Unter Verzicht auf jegliche Honorierung und außerhalb des konkurrierenden Entwurfsverfahrens gestatte ich mir meine abweichende Meinung zu begründen und zu illustrieren.

Ich tue dies öffentlich, weil es sich im Wortsinne um eine ‚res publica‘, d.h. eine öffentliche Angelegenheit handelt.

Als Zitat in der Auftragsgrundlage für die o.g. Studie

„bekräftigt der Stadtrat der Landeshauptstadt Dresden den unbedingten Willen, aufgrund der Ergebnisse des Bürgerentscheides vom 27.02.2005, eine Waldschlösschenbrücke zu errichten. Die Brücke soll an dem Standort errichtet werden, der dem damaligen Bürgerentscheid zugrunde gelegen hat.“

Büros

Elbchaussee 139
22763 Hamburg
T: +49.40.88 151 0
F: +49.40.88 151 177
E-Mail: Hamburg-E@gmp-architekten.de

Rennbahn 5-7
52062 Aachen
T: +49.241.474 47 0
F: +49.241.474 47 99
E-Mail: Aachen@gmp-architekten.de

Paul-Lincke-Ufer 42/43
10999 Berlin
T: +49.30.617 85 5
F: +49.30.617 85 601
E-Mail: Berlin@gmp-architekten.de

Guiollettstraße 24
D 60325 Frankfurt a.M.
T: +49.69.716 756 0
F: +49.69.716 756 99
E-Mail: Frankfurt@gmp-architekten.de

German Center
Unit 1101, Landmark Tower
8 North Dongsanhuan Road
Chaoyang District
100004 Beijing, P.R. China
T: +86.10.65 90 6801
F: +86.10.65 90 7069
E-Mail: Beijing@gmp-architekten.de

„Er bekräftigt weiterhin den unbedingten Willen, das Welterbe – Dresdner Elbtal zu erhalten und zu schützen. Mit großer Besorgnis wird daher der Beschluss des Welterbekomitees vom 11.07.2006 betrachtet, der die Aberkennung des Welterbetitels androht.“

„Wer an der o.g. Studie teilnimmt, erkennt diese Aufgabenstellung an!“

Diese Aufgabenstellung formuliert unmissverständlich einen Zielkonflikt, schließt jedoch zugleich – wie schon beim Realisierungswettbewerb Waldschlösschenbrücke von 1997 – die entwerfliche Abwägung zwischen einer Überbrückung und einer Untertunnelung für die Querung der Elbaue an dieser Stelle aus.

Damit sind abermals grundlegende urbanistische Vergleiche für die Möglichkeiten der schon immer gebotenen und nunmehr von der UNESCO ultimativ geforderten Rücksichtnahme auf die einmalige Elbauen-Stadtlandschaft unmöglich.

Ich bitte um Verständnis, dass ich für unsere Architektensozietät unter diesen abschließenden Bedingungen den Studienauftrag ablehnen muss.

Die seit 100 Jahren an dieser Stelle gewünschte Querung der Elbe war von jeher ein Politikum.

- Bereits 1900 lehnten die Dresdner Stadträte wegen ‚Bedenken ästhetischer Art‘ den Bau einer Fußgängerbrücke für Wanderer zur nördlich gelegenen Dresdner Heide ab. Die Stadt erwarb daraufhin die Waldschlösschenwiese und erließ sogar vorsorglich ein Bauverbot.
- Der Hauptverkehrsplan von 1937 setzte sich den politischen Verhältnissen entsprechend darüber hinweg und sah an dieser Stelle sogar eine breite Straßenbrücke vor, die infolge des Krieges nicht verwirklicht wurde.
- Diese stadtdlandschaftlich unsensible Verkehrslösung aus der Nazizeit wurde von den allein verkehrstechnisch orientierten Planern der DDR 1967 auf 6 und 1979 auf 8 Fahrspuren autobahnartig erweitert und sollte 1990 realisiert werden.
Diesmal wurde die Brücke infolge der Implosion der DDR nicht verwirklicht.
- Nach der deutschen Wiedervereinigung hat dann der Dresdner Stadtrat eine Vielzahl von alternativen Brückenstandorten erwogen, aber 1996 diese Abwägungen abgebrochen, nachdem der sächsische Wirtschaftsminister die Landesfinanzierung an die Entscheidung zugunsten der Waldschlösschenbrücke band.
- Obwohl bereits schon 1994 im vom Stadtrat beschlossenen ‚Verkehrskonzept 1994‘ ausdrücklich offen gelassen war,

„ob die Elbe als Tunnel, Brücke oder Kombination von beiden gequert werden soll“

empfahl 1996 ein ‚Brückenworkshop‘, dessen Zusammenstellung und Abstimmungsverfahren freilich strittig geblieben ist, – der Finanzierungsvorgabe des Wirtschaftsministers folgend, den Standort Waldschlösschen für einen Brückenbau.

Der daraufhin veranstaltete große Realisierungswettbewerb von 1996/97 stellte aufgrund dieser, als abgeschlossen dar gestellten Meinungsbildung allein den Brückenbau zur Disposition und stellte in seiner Auslobung fest:

„Ebenso, wie die teilnehmenden Entwurfsverfasser, muss sich auch das Preisgericht entscheiden, wie zwischen städtebaulicher Signifikanz, stadtlandschaftlicher Rücksichtnahme, konstruktiver Gestaltungslogik, Funktionstüchtigkeit und Sparsamkeit beim Bau und Betrieb die Schwerpunkte zu setzen sind.“

Und weiter:

„Der programmatische Zielkonflikt liegt in der Sache selbst begründet, weil jeder urbanistische und bauliche Eingriff in einen Stadtlandschaftsraum im Kontext mit einem wichtigen Denkmalschutz-Ensemble am Elbhang die Abwägung von Eingriffen und Einschränkungen in den natürlichen und stadtbaulichen Bestand darstellen muss.“

Im Bewusstsein dieses Zielkonfliktes sah sich das unter meiner Leitung vom 17.-19.12.1997 tagende Preisgericht in Anbetracht von 27 Wettbewerbsentwürfen, von denen viele als besonders kreative und technisch innovative Lösungen im Sinne einer Brücke als ‚Ingenieurkunstwerk‘ auffielen, zu einer Kompromiss-Entscheidung genötigt.

Der mit dem 1.Preis ausgezeichnete und zur weiteren entwurflichen Verbesserung für die Ausführung empfohlene Entwurf war kein auffallendes ingenieurtechnisches Kunstwerk im Sinne eines Pendantes zur Brücke ‚Blaues Wunder‘ bei Loschwitz, und auch keine weniger auffällige, weil in der Seitenansicht minimierte gestelzte Hochstraße, sondern eine Kombination aus zurückhaltend-herkömmlicher Bogenbrücke geringer Höhe über dem Wasserlauf und gestelzter Straße über den Flutzonen der Elbauen. Auf dem nördlichen Elbufer, wo die Brücke durch ein weitläufiges Tunnelsystem an das Verkehrsnetz angeschlossen ist, schiebt sich ein Tunnelmund aus der Uferböschung weit in die Flussniederungen hinein.

Die Frage, ob sich dieser Zielkonflikt durch eine völlige Untertunnelung der Elbaue anstelle einer Überbrückung gegenstandslos machen ließe, war weder den Wettbewerbsteilnehmern noch der Jury gestellt, und auch im Verfahren nicht zugelassen.

Diese Frage ist vorsätzlich auch nicht beim Bürgerentscheid 2/2005 den Bürgern zum Entscheid vorgelegt worden. Vielmehr wurde vom Verein Bürgerlichen Waldschlösschenbrücke e.V. die tendenzielle Fragestellung

„Sind Sie für den Bau der Waldschlösschenbrücke – einschließlich des Verkehrszuges der abgebildeten Darstellung –?“

und wie folgt begründet:

„Der Verkehrszug Waldschlösschenbrücke ist ein verkehrspolitisches Projekt mit erheblicher Bedeutung für die zukünftige Verkehrssituation in Dresden. Durch dieses Bürgerbegehren soll die Voraussetzung geschaffen werden, dass die Dresdner Bürger über das wichtige und umstrittene Projekt selber entscheiden können. Für den dargestellten Verkehrszug der Brücke besteht Baurecht seit dem Planfeststellungsbeschluss des Regierungspräsidiums vom 25.02.2004. Dieser beinhaltet auch die erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen. Die neue Mehrheit im Stadtrat will den Bau jedoch verhindern.“

Diese, die Bedenken nicht nur des Stadtrates sondern auch der UNESCO hinsichtlich der stadtlandschaftlichen Bewahrung des Weltkulturerbes völlig ignorierende Fragestellung, unterschlägt abermals die Option einer möglichen Elbquerung an dieser Stelle in Tunnellage.

Die Tunnellage des Verkehrszuges Waldschlösschen ist jedoch grundsätzlich möglich:

- Sie ist technisch machbar, entweder in offener Bauweise und mittels eingeschwommener Tunnelsegmente im Elbstrom oder im unterirdischen Schildvertrieb. Beide Verfahren wurden beim Bau des Hamburger Autobahn-Elbtunnels unter erheblich schwierigeren Rahmenbedingungen und mit viel größeren Abmessungen bei laufendem Schiffsverkehr mit Erfolg angewandt.
- Sie erspart ein sichtbares Mündungsbauwerk für eine Brücke im nördlichen Elbhang und erlaubt eine Ausfahrt auf der Südseite hinter der unveränderten Position des Hochwasserwalles des Käthe-Kollwitz-Ufers.
- Die zusätzlich gewünschte Elbquerung für Fußgänger und Radfahrer ist auf höchst attraktive Weise mittels Fähre möglich, sei es mit einer antriebslosen Strömungsfähre, wie an anderen Stellen im Elbstrom auch, oder mittels herkömmlicher Motorfähre.

Die Machbarkeit eines Straßentunnels mit gewünschtem Straßenprofil ist in mehreren gutachterlichen Untersuchungen belegt. Desgleichen auch die damit verbundenen und mit einem Brückenbau vergleichbaren Kostenbudgets nebst der Möglichkeit der Energiegewinnung durch Erdwärme.

Die übliche Praxis im Betrieb unzähliger Straßentunnels z.B. für die Umleitung von Durchgangsverkehren aus empfindlichen Ortslagen in Österreich und in den Alpen liegen vor, desgleichen Erfahrungen mit verschiedenen Elbtunnelbauten in der Partnerstadt Hamburg.

Zur besseren Anschaulichkeit für einen Waldschlösschentunnel sind diesem Schreiben Darstellungen beigelegt, die den Höhenverlauf mit zulässigen Gradienten, Hochwassersicherheit auch bei katastrophalen Elbfluten, unveränderte Anbindung an das Straßennetz sowie Pendelfähren für Fußgänger und Radfahrer, illustrieren. Desweiteren zeigen die beigelegten Piktogramme, dass die bestehende Verkehrsplanung beibehalten werden kann und die bisherige Tunnelführung lediglich im Bereich der Brücke unterirdisch fortgesetzt werden müsste.

Zusammenfassung:

Ich lege die beigelegten Illustrationen für einen technisch möglichen und wirtschaftlich vertretbaren Tunnelbau außerhalb des Gutachterverfahrens vor:

- weil ich der Überzeugung bin, dass gegenüber der Bewusstseinslage von 1996/97 im Verlaufe der vergangenen 10 Jahre die höhere Wertschätzung der bislang von der UNESCO als Kulturerbe anerkannten Stadtlandschaft mit den völlig unbebauten Elbauen öffentliches Gemeingut geworden ist und damit die urbanistischen Planungsprämissen verändert sind.
- Weil die Plausibilität der vorliegenden hoch qualifizierten Tunnelgutachten nicht länger unterschlagen oder gar diskriminiert werden darf und vergleichbare Tunnel-Lösungen in Österreich, der Schweiz und in Hamburg beweisen, dass sie sich bewährt haben und Stadt- und Landschaft schonen.
- Weil es sich bei der geplanten Brücke nicht um ein besonders hochwertiges Ingenieurbauwerk handelt und weil auf der Grundlage der bestehenden Planungsparameter (Höhenbeschränkung, etc) keine grundsätzlichen Neuerungen zu erwarten sind.
- Weil weitere Variantenvorschläge zu den bereits seit 1997 vorliegenden 27 Wettbewerbsentwürfen für eine Waldschlösschenbrücke den unlösbaren Zielkonflikt nicht aufheben können und zudem auch noch Gefahr laufen, aufgrund vermeintlicher Ähnlichkeiten zu Urheberrechtsverletzungen mit früheren Wettbewerbsvorschlägen führen können.
- Weil der Bürgerentscheid, sowie der darauf aufbauende Gerichtsbeschluss des OVG und das Ultimatum des Regierungspräsidiums am Kern der Gefährdung des Weltkulturerbes vorbeigehen, indem sie die offensichtliche Manipulierung des Wunsches der Bürger nach besseren Verkehrsverbindungen zu einem Plebiszit für den Brückenbau völlig außer Betracht lassen.

Ich empfehle die Veranlassung eines weiterführenden Bürgerentscheides zur Alternative Brücken- oder Tunnelverbindung. Zu diesem Zweck ist ein befristetes Aussetzen der laufenden Aktivitäten zur Baubeauftragung der Brücke unerlässlich. Ebenso ist eine beschleunigte alternative Planung für einen vollständigen Tunnelbau, von dem für den Brückenbau ein wesentlicher Teil sowieso schon im Elbhang geplant worden ist, zwingend.

Es kann und darf nicht geschehen, dass ausgerechnet Dresden und Deutschland sich seines internationalen Kulturerbes nicht als würdig erweisen.

Mit freundlichen Grüßen



Prof. Volkwin Marg

Anlagen

Kopie

- UNESCO
- Bundesverkehrsministerium
- Stiftung Baukultur