

Mediationsverfahren Dresdener Waldschlößchenbrücke

Ergebnis Sachverständigengruppe

Sachverständige:

Prof. Dr. Klaus J. Beckmann, Leiter des Deutschen Instituts für Urbanistik
Prof. Dr. Karl Ganser, Geschäftsführer der Internationalen Bauausstellung Emscher Park 1989-2000

Ing. arch. Jaroslav Kilián, als ICOMOS-Experte von der UNESCO empfohlen
Bernd Streitberger, Beigeordneter Stadtentwicklung, Planen und Bauen der Stadt Köln

Dr. - Ing. Irene Wiese - von Ofen, International Federation for Housing and Planning,
Beigeordnete a.D. der Stadt Essen für Planung, Bau und Boden

Beigeladener der Sachverständigengruppe:

Rolf-Dieter Schnelle, Auswärtiges Amt

Feststellung:

Die geplante Waldschlößchenbrücke respektiert die gewachsene Kulturlandschaft nicht. Sie würde den im Bereich des Elbbogens frei sich entfaltenden Landschaftsraum an einer besonders empfindlichen Stelle massiv beeinträchtigen. Die derzeitige Planung für die Waldschlößchenbrücke ist nicht durch Detailmaßnahmen verbesserbar.

Folgerungen:

1. Das den bisherigen Planungen zu Grunde gelegte Verkehrskonzept der Stadt Dresden muss mit dem Ziel überarbeitet werden, keinen Anreiz für die Erhöhung der Anzahl der täglichen Elbquerungen im motorisierten Individualverkehr (MIV) zu bieten.

Spätestens seit der UN-Konferenz in Rio 1992 ist die Weltgesellschaft dazu aufgerufen, das Prinzip der Nachhaltigkeit in ihren Entscheidungen und Handlungen zu berücksichtigen. Teil einer nachhaltigen Stadtentwicklung ist eine flächen-, energie- und verkehrssparende Siedlungs- und Raumentwicklung, in der Qualitäten des Nahraumes eine besondere Bedeutung zukommt. Beiträge dazu leistet eine Verkehrsplanung, die u.a. das Ziel verfolgt, den „Umweltverbund“ zu stärken und den (MIV) zu reduzieren. Eine solche nachhaltige

Entwicklungsstrategie ist auch das Anliegen der UNESCO für das Elbtal. Mit seiner Nominierung und Aufnahme in die Welterbeliste wird eine solche generelle Verpflichtung hervorgehoben und eingefordert.

Eine weitere Querung darf nur zu begrenzten Ausweitungen der Gesamtkapazitäten der Elbquerungen im Straßennetz führen. Im Sinne einer nachhaltigen Stadt- und Verkehrsentwicklung muss vermieden werden, dass regionale und überregionale Verkehre wie auch weiträumige städtische Verkehre auf eine zusätzliche Elbquerung oder auf das sonstige alt- und neustädtische Straßennetz und dessen Elbquerungen verlagert werden. Gleichmaßen ist zu vermeiden, dass im innerstädtischen Verkehr modale Verlagerungen vom „Umweltverbund“ auf den MIV erfolgen.

Vielmehr sollten die Kapazitäten bewusst begrenzt werden, um vorrangig die innerstädtische Verbindungsfunktion zwischen Johannstadt, Blasewitz, Striesen auf der Südseite der Elbe und Neustadt auf der Nordseite der Elbe zu verbessern. Dies lässt nur begrenzte Dimensionen einer Stadtstraße begründen. Den stadträumlichen Fuß- und Radwegverbindungen sollte besonders Rechnung getragen werden.

Der Bau der Waldschlößchenbrücke mit den derzeit vorgesehenen Kapazitäten hat unter den Anforderungen einer nachhaltigen Stadt- und Verkehrsentwicklung kontraproduktive Wirkungen, da die querenden Verkehre nicht nur zwischen den Brücken verlagert werden, sondern konzentriert an der sensiblen Stelle Waldschlösschen zunehmen.

2. Eine daraus resultierende weitere Elbquerung mit geringerer Leistungsfähigkeit als die geplante Brücke ist auch unter den Bedingungen des Welterbestatus möglich.

Die Aufnahme des Elbtales in die Liste des Welterbes würdigt eine einmalige landschaftsräumliche Qualität, wie sie in kaum einer anderen Großstadt mehr vorhanden ist. Der 700 bis 800 m breite freie Elbbogen, an dem die Waldschlößchenbrücke geplant wurde, ist als freie, ungestörte Landschaft innerhalb der Grenzen einer Stadt in Europa einmalig. Bedingt durch die Topographie kann man den freien Flusslauf entweder von den Elbhängen aus wie von einer Arena her betrachten oder im Durchwandern der begleitenden Auen ungestört erleben. Das deutlich auf die Elbe orientierte Stadtbild, das sich kollektiv eingepägt hat, wird als Komposition von Stadt, Fluss und freier Landschaft erfahren. Die vorhandenen Brücken sind Teil dieser Komposition. Elbeaufwärts haben Schlösser,

Aussichtspunkte, Gärten, Weinberge, und – flussabwärts - die Brühlsche Terrasse bis heute markant den Flusslauf begleitet und durch Sichtbeziehungen immer wieder überhöht.

Die Entwicklung der gewachsenen Kulturlandschaft ist Teil der Kulturgeschichte. Nachhaltige Nutzung gefährdet nicht den außergewöhnlich universellen Wert, die Integrität und Authentizität der Welterbestätte. Als Bestandteil des Kulturraumes Dresden ist jedoch bei veränderten Anforderungen aufgrund sozialer, ökonomischer, räumlicher oder auch technischer Entwicklungen eine eingebettete und rücksichtsvolle Weiterentwicklung auch des Elbtales zu ermöglichen. Der hohe Wert der bestehenden Kulturlandschaft Elbtal und die Verpflichtung zur nachhaltigen Stadtentwicklung machen einen wirksamen Bestandsschutz für das kulturelle Erbe und zugleich besondere Prozessanforderungen zur Begleitung und Steuerung künftiger Entwicklungen erforderlich. Nicht eine „konservierende Bewahrung“ im Detail steht im Vordergrund, sondern eine sensible Weiterentwicklung.

Beim Wettbewerb und beim preisgekrönten Entwurf für die Waldschlößchenbrücke hat offensichtlich nur die Aufgabenstellung des physischen Brückenschlagens - basierend auf einer vorwiegend verkehrlichen Bedeutung - eine Rolle gespielt. Die überragende kulturelle Leistung der Bewahrung der freien Landschaft - bei gleichzeitiger Inszenierung dieses Landschaftsraumes - wurde offenbar als weniger wichtig angesehen.

3. Für eine solche veränderte Planung erscheint eine neue Planfeststellung unumgänglich.

Aus den dargestellten Grundwerten ergibt sich, dass bei einer zusätzlichen Querung der Elbe durch ein Verkehrsbauwerk nachteilige bauliche Eingriffe minimiert werden müssen. Das gilt für ein potenzielles Brückenbauwerk ebenso wie für die zulaufenden Bauwerke und die zuführenden Stadtstraßen. Auch muss die nicht geklärte Verkehrsentwicklung in den Wohnquartieren geklärt werden. Das Bauwerk selbst muss ebenso wie die betroffenen Straßen- und Stadträume vielmehr eine baukulturelle Bereicherung darstellen. Diese Rahmenbedingungen haben auch zur Konsequenz,

- dass Anbindungen in stadtstraßenangepassten Formen auszubilden sind,
- dass anschließende Straßenräume als Stadträume zu gestalten und damit aufzuwerten sind.

Eine Brücke mit baukulturellem Anspruch müsste eine Reverenz an die begleitende Landschaft sein, sich in den Landschaftsraum unauffällig einfügen und sollte deshalb die Elbe an einer möglichst schmalen Stelle queren. Wenn die Forderung der UNESCO nach Bewahrung der „intangible values“- der immateriellen Werte - irgendwo zutrifft, dann hier. Das würde bedeuten, dass die verkehrlichen Annahmen soweit modifiziert werden müssen, dass sich ein Brückenprofil ergibt, das

- diese erwünschte Unauffälligkeit ermöglicht
- und eine normale Vernetzung mit anschließenden Stadtstraßen zulässt.

Vor diesem Hintergrund sollte deshalb der Standort einer möglichen Brücke noch einmal überprüft werden, auch weil eine Querung im Bereich Waldschlösschen auf dem überholten Verkehrskonzeptes einer Ringstraße auch auf der linkselbischen Seite beruht.

Die Dresdener Brücken, in der Mehrzahl im urban verdichteten Bereich des Elbtals entstanden, sind gekennzeichnet durch kurze Bögen, die im gleichen Rhythmus die Aue wie den Fluss überspannen. Sie sind aus Stein gebaut und mit Aussichtsbalkonen versehen, die den Fußgänger zum Verweilen einladen. Die erste Abweichung von diesem Prinzip war die neue Carolabrücke, die als breite Verkehrsstraße eine stadtsprengende Flächenausdehnung in Anspruch nahm und im Großen und Ganzen auch keine Aufenthaltsqualität hat. Ähnliche Entwurfsprinzipien kennzeichnen (eher) auch die planfestgestellte Waldschlösschenbrücke.

4. Bei der neuen Planung sind verschiedene Querungsoptionen sorgfältig zu analysieren. Eine Brücke am vorgesehen Standort Waldschlösschen bleibt besonders problematisch.

Die gegenwärtige Planung der Waldschlösschenbrücke teilt den zusammenhängenden Landschafts- und Kulturraum an einer besonders empfindlichen Stelle, nämlich dort, wo der Elbbogen im Zenith steht und die größte Breite ausbildet. Mit Bezug zur vorher dargestellten stadt- und verkehrsverträglichen Dimensionierung einer Querung sind die bisher vorgebrachten Nachteile einer möglichen Querung am Thomas-Müntzer-Platz möglicherweise weniger erheblich. An der Loschwitzer Brücke sind bei einer verkehrsabhängigen Steuerung des Zulaufes die verkehrlichen Konsequenzen erneut zu überprüfen.

Eine Tunnelführung, die allein aus Sicherheitsgründen mehr als zweispurig angelegt werden müsste und dadurch automatisch auch mehr Verkehr generiert, erscheint für eine ausschließlich die Stadtteile verbindende Querung überdimensioniert zu sein.

5. Es wird empfohlen, die neue Lösung durch eine moderierte Perspektivenwerkstatt vorzubereiten, an der neben Politik und Verwaltung Vertreter der Stadtgesellschaft, der Fachwissenschaften (Ingenieure, Architekten, Landschaftsplaner, Denkmalpfleger) sowie der UNESCO teilnehmen. In diesem Verfahren sollen verbindliche Grundlagen und Rahmenbedingungen für die neue Planung festgelegt werden.

Formulierte Sachzwänge, beispielsweise der Sicherung einer Kompatibilität der neuen Lösung mit der bestehenden Planfeststellung, der Berücksichtigung der Planungsabläufe mit der Bindungsfrist des Bürgerbegehrens und der Finanzierung im Rahmen der Programmplanung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG), werden von den Sachverständigen im Mediationsverfahren nicht als zwingende Vorgaben akzeptiert. Wieweit eine neue Lösung möglichst viel von den bisherigen Planungsvorläufen übernehmen kann, ist dann zu prüfen.

In der jahrelangen widersprüchlichen Diskussion ist der vorliegende Entwurf für die Waldschlößchenbrücke auch kommunikativ „verbrannt“. Alle Modifizierungen im Rahmen dieser Mediation im Hinblick auf Verkleinerungen der Brücke selbst und Veränderungen in den jeweiligen Anschlusspunkten haben Auswirkungen auf das Planfeststellungsverfahren. Um zu einer verträglichen Brückenlösung zu kommen, unter Umständen sogar durch einen neuen Wettbewerb, würden die Veränderungen soweit gehen müssen, dass ein neues Planfeststellungsverfahren unumgänglich erscheint. Kommt es zu einem neuen Planfeststellungsverfahren, ist deutlicher als bisher in die Abwägung die Einmaligkeit der landschafts- und kulturräumlichen Bedeutung dieses weiten Elbbogens einzustellen, der einen Verkehrsstraßenzug im Hinblick auf die Nichtwiederherstellbarkeit freiräumlicher und stadtinszenatorischer Qualitäten an dieser Stelle eigentlich ausschließt.

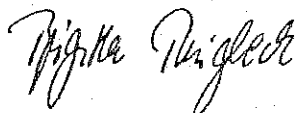
Es muss also ein neues Planungsverfahren geben, das auf den hier dargestellten Prinzipien beruht und den Entwürfen weitgehende Freiheiten gewährt. Gemeint ist damit ein Verzicht auf Vorgaben zur Leistungsfähigkeit. Vielmehr muss sich die verkehrliche Kapazität im Wechselspiel mit dem gestalterisch und konstruktiv überzeugendsten Entwurf ergeben. Auf

dieser Grundlage sind dann die verkehrlichen Wirkungen zu ermitteln und in die Gesamtabwägung einzustellen.

Empfohlen wird, eine solche neue Planung durch eine moderierte Perspektivenwerkstatt vorzubereiten, an der neben Politik und Verwaltung Vertreter der Stadtgesellschaft, der Fachwissenschaften (Ingenieure, Architekten, Landschaftsplaner, Denkmalschützer) sowie der UNESCO teilnehmen. In diesem Verfahren sollen die verbindlichen Grundlagen und Rahmenbedingungen für eine mögliche neue Planung festgelegt werden. Dabei sollte auch das Spektrum der städtebaulichen Ausrichtung der Stadt und der Verkehrspolitik ergebnisoffen nach den Kriterien nachhaltiger Stadtentwicklung überprüft werden.

Das gewählte Verfahren entspricht nicht einer Mediation im engeren Sinne, d. h. einer Zusammenführung und eines Austausches der verschiedenen Verfahrensbeteiligten. Es handelt sich um eine Empfehlung insbesondere zum weiteren Verfahren.

Für die Niederschrift:



Dr. Birgitta Ringbeck

Dresden, den 24.01.2007