



Bürgerentscheid
Waldschlößchenbrücke
27. Februar 2005





Setzen Sie ein Zeichen!

Zum Beispiel auf Ihrer Website, Ihrem Auto oder Ihrer Geschäftsausstattung.
Denn die neuen Marken sind für alle da. Wer sie verwendet, zeigt seine Verbundenheit mit Dresden und gestaltet das Bild seiner Stadt mit. Seien Sie also auch dabei, wenn sich Dresden zum Stadtjubiläum 2006 mit neuem Gesicht präsentiert.

So geht's: Einfach unter www.dresden.de und www.dresden.de/800 registrieren und Marke herunterladen. Zur Anregung finden Sie dort außerdem viele Anwendungsbeispiele.

■ Für alle

Die Dresdenmarke und die Jubiläumsmarken sind frei verwendbar.



Dresden-marke



Jubiläumsmarken



■ Offiziell

Die Nutzung der Dresdenmarke in Verbindung mit dem stilisierten Stadtwappen ist allein der Stadtverwaltung vorbehalten.



Einleitung

■ Jetzt entscheiden die Bürger

Am 27. Februar 2005 findet in Dresden der Bürgerentscheid zum Bau der Waldschlößchenbrücke statt. Dann können alle abstimmungsberechtigten Dresdnerinnen und Dresdner über die folgende Frage abstimmen: **Sind Sie für den Bau der Waldschlößchenbrücke? – einschließlich des Verkehrszuges der abgebildeten Darstellung –**

Dem Bürgerentscheid vorausgegangen ist ein Bürgerbegehren, das von 69.487 abstimmungsberechtigten Dresdner Bürgerinnen und Bürgern unterschrieben wurde. Dies sind 17,6 Prozent aller Abstimmungsberechtigten der Landeshauptstadt Dresden. Erforderlich waren 15 Prozent der abstimmungsberechtigten Dresdner, was 59.364 gültigen Unterschriften entspricht.

Vom Verein Bürgerbegehren Waldschlößchenbrücke e.V. wurde das Bürgerbegehren initiiert 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 einschließlich



der Brücke besteht Baurecht seit dem Planfeststellungsbeschluss des Regierungspräsidiums Dresden vom 25. Februar 2004. Dieser beinhaltet auch die erforderlichen Lärm- und Umweltschutzmaßnahmen. Die neue Mehrheit im Stadtrat will den Bau jedoch verhindern.«

Folgender Vorschlag zur Deckung der Kosten der verlangten Maßnahme wurde vom Verein unterbreitet: »Förderung durch den Freistaat Sachsen mit 90 Prozent der förderfähigen Kosten; das bedeutet eine Förderung von gerundet 96 Mio. Euro. Kostenbeteiligung Dritter (DREWAG, Stadtentwässerung Dresden, DVB AG) ca. 15 Mio. Euro. Der Eigenanteil der Stadt beträgt insgesamt 28 Mio. Euro. Davon sind 20,4 Mio. Euro im Haushalt und der mittelfristigen Finanzplanung bis 2007 bereits fest eingeplant. Die restlichen 7,6 Mio. Euro (entspricht 0,6 Prozent des städtischen Gesamthaushaltes) sind im Rahmen der künftigen Haushaltsplanungen einzustellen.«

Der Dresdner Stadtrat hat in seiner Sitzung am 7. Dezember 2004 die Zulässigkeit des Bürgerbegehrens festgestellt und den Termin für die Durchführung des Bürgerentscheides festgelegt (Beschluss-Nr.: V0256-SR06-04). Nach Feststellung der Zulässigkeit des Bürgerbegehrens ist der Bürgerentscheid innerhalb von drei Monaten durchzuführen.

Für den erfolgreichen Ausgang des Bürgerentscheides gilt gemäß Paragraf 24 Absatz 3 der Sächsischen Gemeindeordnung ein Ergebnisquorum von 25 Prozent. Dies bedeutet, dass das Ergebnis des Bürgerentscheides nur dann wirksam wird, wenn sich mindestens ein Viertel der Abstimmungsberechtigten für die Mehrheitsentscheidung ausgesprochen haben. Bei ca. 397.000 Abstimmungsberechtigten müssen daher mindestens ca. 99.250 Abstimmungsberechtigte für »Ja« bzw. für »Nein« stimmen. Die genaue Zahl der Abstimmungsberechtigten ist erst nach dem Aufbau des Wählerverzeichnisses bekannt und kann sich z. B. durch Wegzüge bis zum Abstimmungstag noch geringfügig ändern.

Daran wird deutlich, dass nur eine hohe Abstimmungsbeteiligung zu einem wirksamen Ausgang des Bürgerentscheides führt. Sollte das Ergebnisquorum von 25 Prozent nicht erreicht werden, muss der Dresdner Stadtrat über die Frage: **Sind Sie für den Bau der Waldschlößchenbrücke? – einschließlich des Verkehrszuges der abgebildeten Darstellung** – entscheiden. Der Bürgerentscheid steht einem Beschluss des Dresdner Stadtrates gleich. Er kann innerhalb von drei Jahren nur durch einen neuen Bürgerentscheid abgeändert werden.

Die inhaltliche Auseinandersetzung über das Anliegen des Bürgerentscheides obliegt dem Stadtrat und den Initiatoren des Bürgerbegehrens. Für die Landeshauptstadt Dresden selbst besteht zur Fragestellung Neutralitätspflicht. Die Landeshauptstadt

Dresden hat die Aufgabe, die ordnungsgemäße Durchführung des Bürgerentscheides sicherzustellen.

Dem Stadtratsbeschluss vom 7. Dezember 2004 folgend, enthält dieses Abstimmungsbüchlein die Stellungnahmen der im Stadtrat vertretenen Parteien und Wählervereinigungen, die sich entweder als Befürworter oder als Gegner der zur Abstimmung stehenden Frage positioniert haben, wobei es den betreffenden Parteien und Wählervereinigungen freistand, den ihnen zugewiesenen Raum ganz oder teilweise Dritten zu überlassen.

Als Befürworter haben sich die CDU, die FDP, die DSU und die Freien Bürger erklärt; als Gegner haben sich die PDS, Bündnis 90/Die Grünen, die SPD, die BürgerListe und die Wählervereinigung Volkssolidarität erklärt. Die Initiatoren des Bürgerentscheides haben auf eine inhaltliche Positionierung verzichtet, da diese dem Vereinszweck, der in der Herbeiführung des Bürgerentscheides bestand, widersprechen würde.

Der Ablauf der Abstimmung ist mit dem einer Wahl vergleichbar. Die Abstimmungslokale sind von 8 bis 18 Uhr geöffnet. Wer am Abstimmungstag verhindert ist, hat auch die Möglichkeit zur Briefabstimmung. Jeder Abstimmungsberechtigte hat für den Bürgerentscheid eine Stimme. Diese Stimme kann für »Ja« oder für »Nein« abgegeben werden. Ab 18 Uhr erfolgt dann die Ergebnisermittlung. Weitere Informationen erhalten Sie auch unter www.dresden.de/wahlen, im Dresdner Amtsblatt sowie in der Tagespresse. Bitte beachten Sie, dass sich für den Bürgerentscheid einige Abstimmungslokale geändert haben. Ihr zuständiges Abstimmungslokal entnehmen Sie Ihrer Abstimmungsbenachrichtigungskarte.

Detlef Sittel
Abstimmungsleiter
der Landeshauptstadt Dresden



■ Was spricht dafür?

I. Die Waldschlößchenbrücke ist der seit 1859 gewollte und heute mehr denn je dringend notwendige Lückenschluss im Hauptstraßennetz.

Stauffenbergallee, Waldschlößchenbrücke und Fetscherstraße sind, wie man unschwer erkennen kann, in der Weise angelegt worden, die beiden Elbeseiten an dieser Stelle zu verbinden. Auch die Nichtbebauung in der Bautzner Str. und am Käthe-Kollwitz-Ufer in diesem Bereich haben den gleichen Grund. Die Stadt hat gerade in diesen Bereichen eine Entwicklung genommen, die diese Verbindung immer notwendiger werden lassen. Im Jahre 1996 fand zur Frage der von fast allen – auch den heutigen Gegnern – für notwendig erachteten Elbequerung ein Workshop statt, an dem neben allen betroffenen Fachämtern und 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 und das Wasser- und Schifffahrtsamt teilgenommen haben.

Neben der Waldschlößchenbrücke standen die dritte Marienbrücke, die Brücke im Zuge der Erfurter Straße und das sogenannte Mehrbrückenkonzept (Brückenpaar: Thomas-Müntzer-Platz und Niederpoyritz) zur Debatte. Das Gremium sprach sich einstimmig für die Waldschlößchenbrücke aus!

An der Richtigkeit dieser fachlichen Einschätzung hat sich nichts geändert. Im Gegenteil. Das Regierungspräsidium hat im Planfeststellungsverfahren nochmals alle aktualisierten Argumente für und gegen den **Verkehrszug** Waldschlößchenbrücke geprüft und abgewogen.

Am 25.02.2004 hat es den Planfeststellungsbeschluss erlassen; seitdem besteht Baurecht!

Die Brücke wird gebraucht, um den Verkehr von den Wohngebieten im Osten und Südosten Dresdens am Stadtzentrum vorbei zu den Industriegebieten im Norden (Industriegelände, Infineon, Flughafen, AMD) und zurück zu leiten. Der Hauptverkehrsstrom soll auf der Neustädter Seite, ohne ein Wohngebiet zu berühren, zwischen Stauffenbergallee und Brücke im Tunnel geführt werden. Genau diese Fahrzeuge belegen jetzt die Königsbrücker Straße, biegen am Albertplatz links ab und fahren dann über Glacisstraße und Albertbrücke. Dabei werden dicht besiedelte Wohngebiete gekreuzt.

II. Die Waldschlößchenbrücke ist zur Entlastung der Carola- und Albert-Brücke und des Blauen Wunders unbedingt erforderlich.

Die Waldschlößchenbrücke verbindet in einzigartiger Weise die überwiegend durch Wohnungsbau geprägten Standorte im Osten und Süden der Stadt mit den wirtschaftlichen Entwicklungsgebieten im Norden (z. B. Infineon, AMD, Flughafen). Die bisher für diese Relation hauptsächlich genutzten Brücken (Blaues Wunder, Albertbrücke, Carolabrücke) werden folgerichtig am stärksten entlastet. Einer Zunahme des Verkehrs im engeren Umfeld der Waldschlößchenbrücke stehen somit Entlastungen im Bereich der bestehenden Brückenköpfe entgegen (- 27.000 Kfz/Tag).

Carola-, Albert-Brücke und Blaues Wunder sind insbesondere die morgendlichen und abendlichen Berufsverkehr-Nadelöhre, die dringend einer Entlastung bedürfen. Dies wird durch die Waldschlößchenbrücke erreicht. Die Carolabrücke wird um 7.000 Fahrzeugüberquerungen, die Albertbrücke um 12.500 und das Blaue Wunder um 3.500 täglich entlastet. Diese Entlastung bedeutet besseren Verkehrsfluss insbesondere im Bereich der Brückenköpfe, denn dort staut sich in der Regel alles, was über eine Brücke will.

III. Die Waldschlößchenbrücke führt gesamtstädtisch zu einer Umweltentlastung.

Die Waldschlößchenbrücke führt insbesondere in den Stadtteilen Johannstadt, Striesen und Blasewitz zu einer Verkürzung der Fahrwege für Verkehrsteilnehmer, die die Elbe queren wollen. Dadurch werden gesamtstädtisch die Umweltbedingungen in erheblichem Maße verbessert. Das haben Untersuchungen* ergeben.

Für den Gesamtverkehr (Brücken- und Querverkehr) gibt es folgende Verbesserungen:

- Die Reisezeiten verringern sich um 16 %, wodurch sich jährlich eine Zeitkostensparnis von 2,9 Mio. € ergibt.

Betrachtet man nur den Brückenverkehr, so verbessern sich die Straßenverhältnisse für jedes einzelne Fahrzeug, das die Brücke quert, für den sogenannten MIT-Fall (Existenz der Waldschlößchenbrücke) wie folgt:

- Die Wartezeiten in den Zufahrten verringern sich um 44 %,
 - die Reisezeiten bei der Brückenquerung und die Zeitkosten reduzieren sich um 30 %, der Kraftstoffverbrauch und CO₂-Emissionen sinken um 25 %.

Wird die Waldschlößchenbrücke nicht gebaut, verschlechtern sich die Verkehrsverhältnisse im Jahr 2015 auf den drei bestehenden Brücken drastisch, weil keinerlei Entlastungswirkung gegeben ist.

Empfehlung*: »Da sich die Qualität des Verkehrsablaufes auf den Straßenbrücken entscheidend erhöht, sollte zügig mit dem Bau der neuen Waldschlößchenbrücke begonnen werden«.

Die gesamtstädtisch positive Bilanz schließt es nicht aus, dass sich punktuell Verschlechterungen ergeben. Die Mehrbelastung an einzelnen Punkten darf aber nicht der Maßstab sein, wenn gesamtstädtisch eine verbesserte Umweltsituation erreicht wird. Die betroffenen Anwohner sind vielmehr durch begleitende Maßnahmen zu schützen. Auch solche Maßnahmen sind Bestandteil des Planfeststellungsbescheides.

* Schnabel, W., Scholz, Th. in: Scholz, »Wirtschaftlichkeit und Qualität des Verkehrsablaufes auf städtischen Elbebrücken in Dresden mit und ohne Bau der Waldschlößchenbrücke«, Technische Universität Dresden, Fakultät Verkehrswissenschaften »Friedrich List«, Lehrstuhl Straßenverkehrstechnik, Untersuchungsbericht März 2004.

Nach dem Bau der Waldschlößchenbrücke werden im Stadtgebiet Dresdens täglich fast 20.000 km Fahrtwege und nahezu 5.000 Stunden Reisezeit eingespart und dadurch die Schadstoffemissionen verringert.

IV. Mit der Waldschlößchenbrücke kann im Havarie-Fall der Albertbrücke und/oder des Blauen Wunders der Verkehr über die Elbe im Osten Dresdens aufrechterhalten werden.

Ein Verkehrsnetz zeichnet sich dadurch aus, dass bei Störung oder Ausfall eines Straßenzuges andere Straßenzüge dessen Funktion – übergangsweise – übernehmen und den Verkehrsfluss aufrechterhalten.

Heute kann es bei einem vollen Ausfall der Albertbrücke oder des Blauen Wunders zu einem Zusammenbruch des städtischen Verkehrs im Dresdner Osten kommen.

V. Die Finanzierung des Verkehrszuges »Waldschlößchenbrücke«

Von den noch aufzuwendenden 119,1 Mio. Euro werden durch den Freistaat 96 Mio. Euro Fördermittel bereitgestellt. Der Eigenanteil der Landeshauptstadt beträgt 23,1 Mio. Euro, er ist im Haushalt der Stadt eingestellt! **Die Fördermittel stehen der Stadt nur für dieses Vorhaben zur Verfügung und können nicht anderweitig verwendet werden.**

Der Begriff »Waldschlößchenbrücke« ist Namensgeber für einen ganzen Verkehrszug, der aus 4,5 km vorhandenen Straßen besteht, die alle saniert werden. Außerdem wird die Waldschlößchenstraße untertunnelt, um die Anwohner vor Lärm- und anderen Emissionen zu schützen. Die Baukos-

ten der Brücke sind auch deshalb relativ hoch, weil sie bewusst so tief wie möglich geplant worden ist, um die Blickbeziehung zwischen Pavillon auf der Bautzner Straße und dem Stadtzentrum nicht zu stören.

Der 3. Bauabschnitt des Verkehrszuges »Waldschlößchenbrücke« ist übrigens seit längerem fertig – und bezahlt. Es handelt sich um den Abschnitt der Stauffenbergallee zwischen Königsbrücker Straße und Kreuzungsbereich Marienallee einschließlich Brücke über die Priebnitz.

VI. Schafft die Waldschlößchenbrücke eine Abkürzungsstrecke für den Fernverkehr?

Aufgrund des zeitlichen Mehraufwandes von mindestens 32 % bei einer Fahrt durch die Stadt (inkl. Waldschlößchenbrücke) gegenüber einer Umfahrung auf der Autobahn ist kein sog. Schleichverkehr zu erwarten. Dazu trägt insbesondere die innerstädtische Verkehrssituation mit 34 Lichtsignalanlagen bei. Die potenzielle Mautersparnis in der Größenordnung von ca. 3,50 Euro ist eine im Fernverkehr zu vernachlässigende Größe. Praxis ist, der zeitkürzeste Weg wird gewählt.

Die Wegweisung auf der Autobahn zu den Fernzielen Berlin bzw. Prag erfolgt nicht durch das Stadtgebiet, sondern immer über die jetzt nutzbare Verbindung A 17/B 170.

VII. Gibt es eine Verkehrszunahme in der Innenstadt?

Durch eine erheblich bessere Verteilung der Verkehrsströme kommt es zu einer Verringerung um täglich 20.000 Fahrten-kilometer.

Alle jetzt vorhandenen Brücken werden entlastet. Albertbrücke (- 12.500); Carola-brücke (- 7.500); Blaues Wunder (- 3.500);

Augustusbrücke (- 2.000); Marienbrücke (- 1.500). Eine Verkehrszunahme wird es auf der St. Petersburger Straße geben (+ 2.000). Andere Straßen in der Innenstadt werden spürbar entlastet: Königsbrücker Str. (- 6.000); Albert-Straße (- 5.500); Bautzener Str. (- 5.000); Hainstr. (- 4.500); Große Meißner Str. (- 3.000); Ammonstr. (- 2.000); Terrassenufer (- 1.500), Könneritzstr. (- 1.000) und im Dresdner Osten die Schillerstr. um - 3.000 Fahrzeuge täglich. Eine Verkehrszunahme um 500 Fahrzeuge täglich ausschließlich in Ost-West-Richtung wird es am Schillerplatz geben.

Diese Zunahme wird sich am Schillerplatz nicht negativ auswirken, da die Verkehrsabnahme über das Blaue Wunder (- 3.500) wesentlich stärker ist und zu einer besseren Steuerung der Verkehrsströme führt.

VIII. Wie sind die Auswirkungen auf die Johannstadt?

Aus der Gestaltung des Hauptstraßennetzes wird deutlich, dass die südlich und nördlich zugeordneten Straßenzüge (Fetscherstraße und Stauffenbergallee) auf diesem künftigen Brückenstandort ausgerichtet sind. Über 100 Jahre hinweg ist dieses Hauptstraßennetz gewachsen. Die Stadt hat sich bei allen ihren Planungen immer auf diesen Brückenstandort eingestellt. Kein anderer möglicher Brückenstandort wurde so oft und tiefgründig hinsichtlich der Effizienz seiner Lage im Verkehrsnetz untersucht. Aus dieser historischen Entwicklung ist es plausibel, dass der Verkehr auf der Stauffenbergallee und der Fetscherstraße zunehmen wird.

Die Fetscherstraße ist aber bereits heute als Hauptverkehrsstraße ausgelegt und wird mit den vorgesehenen Sanierungs- und Lärmschutzmaßnahmen den neuen Anforderungen angepasst.

Die Auswirkungen auf die Anlieger werden minimiert.

Für andere Straßen in Johannstadt sind durch den Bau des Verkehrszuges keine zusätzlichen Verkehrsbelastungen zu erwarten. Entlastungen wird es auf der Blasewitzer Str. (- 4.000) und der Pillnitzer Str. (- 5.000) geben.

Die Wormser Straße und die Spenerstraße sind nicht Bestandteil des Verkehrszuges. Die Bürgerinitiative PRO WALDSCHLÖßCHEN will durch verkehrliche und verkehrsorganisatorische Maßnahmen eine Zunahme des Verkehrs in der Wormser Straße verhindern. Sie ist auch gegen einen Lückenschluss der Spenerstraße zwischen Borsbergstraße und Wormser Straße.

Die Baugenehmigung für das Herzzentrum war seiner Zeit schon unter Berücksichtigung der Bedingungen nach Inbetriebnahme des Verkehrszuges erteilt worden. Das Herzzentrum hat im Übrigen seine Eingänge zurückgezogen.

Ebenso ist das Elbtal zum UNESCO-Weltkulturerbe – ausdrücklich unter Einbeziehung des Verkehrszuges Waldschlößchenbrücke – erklärt worden.

IX. Der Verkehrszug Waldschlößchenbrücke – ein Beitrag für eine zukunftsfähige Mobilität der Bürger und attraktive Verkehrsinfrastruktur für die Wirtschaft.

Mobilität ist die Voraussetzung zur Teilnahme am gesellschaftlichen, wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Leben und somit ein Grundrecht der Bürger.

Die individuelle Mobilität ist entscheidend für die Wahlfreiheit der sozialen Kontakte und ein wichtiger Beitrag zur sozialen Integration aller Bevölkerungsteile, besonders auch für behinderte und ältere Bürger

und Kinder. Die vielfältige Bedeutung aller Verkehrsmittel, insbesondere auch des Autos, für die Alltagsorganisation und die Lebensplanung vieler Menschen muss akzeptiert werden.

Die immer weitere Trennung von Wohn- und Arbeitsgebieten bedingt mehr Straßenverkehr. Wer außerhalb der Stadt Arbeit hat ist auf das Auto angewiesen. Öffentlicher Personennahverkehr, motorisierter Individualverkehr (Pkw), Rad- und Fußgängerverkehr müssen ein aufeinander abgestimmtes Verkehrssystem bilden. Dies braucht eine für alle Verkehrsmittel entwickelte Infrastruktur. Die Funktion ist mit dem Blut und unseren Adern zu vergleichen. Ein Infarkt muss in beiden Fällen verhindert werden.

X. Eine letzte Chance

Liebe Mitbürgerinnen, liebe Mitbürger, **die Bürgerinitiative PRO WALDSCHLÖBCHENBRÜCKE ist um eine ausreichende Teilnahme am Bürgerentscheid sehr besorgt.**

Es sind mindestens 100.000 JA-Stimmen erforderlich.

Es geht heute nicht darum, einer Partei eine Stimme zu geben. Es geht auch nicht um Personen.

Es geht um die Zukunft in unserer Stadt Dresden. Wägen Sie bitte alle Argumente gegeneinander ab und nehmen Sie am Bürgerentscheid teil. Nutzen Sie bitte auch die Möglichkeit **zur Briefwahl**.

Wir erinnern gern an den 5. November 1995 (Bürgerentscheid A 17). Mit 68 % JA-Stimmen wurde der Bau der Autobahn A 17 möglich. Heute sind, auch fast alle Gegner von damals, für diese Autobahn, die uns den Fernverkehr aus der Stadt gebracht hat.

Eine nächste Gelegenheit, den Bürgerwillen zu diesem Verkehrszug zu bekunden, werden wir nicht bekommen.

Die Bürgerinitiative PRO WALDSCHLÖBCHENBRÜCKE ist eine Initiative von Bürgern, Vereinen, Unternehmern und Parteien, die ein gemeinsames Ziel haben: **Den Bau des Verkehrszuges Waldschlößchenbrücke.**

Sie steht allen offen, die sich diesem Ziel anschließen wollen.

Näheres auf der Webseite <http://www.pro-waldschloesschenbruecke.de>

Als Erstinitiatoren zeichnen:

- ADAC Sachsen e.V.
N. Köhler-Totzki
- CDU Kreisverband Dresden
F. de Haas
- Freie Bürger
Stadtrat F.-J. Fischer

Weitere Unterstützer der BI Pro Waldschlößchen sind u.a.:

- IHK Dresden
H. Paul
Präsident
- Kreishandwerkerschaft Dresden
gez. Dr. Ralf Peuker
- BI Dürerstraße
gez. S. Kühl
- Ingenieurkammer Sachsen
gez. Dr. A. Klengel
- Haus & Grund Dresden e.V.
Regionalverband
privater Hauseigentümer
und Vermieter
gez. Chr. Rietschel
- Landesverband des Sächsischen
Verkehrsgewerbes e.V.
gez. W. Drews
- Mittelstands- und Wirtschaftsvereinigung
der CDU/CSU
Landesverband Sachsen
gez. A. Lämmel
- Dresdner Taxi-Genossenschaft e.G.
gez. H. Roßberg

- Straßenverkehrsgenossenschaft
Sachsen und Thüringen e.G.
gez. T. Riedel
- Verein der Straßenbau- u. Verkehrs-
ingenieure des Freistaates Sachsen
gez. Dr. Körner
- Sächsische Dampfschiffahrt
gez. M. Lohnherr
- Neustädter Kreis
gez. G. Baumgart
- Dresdner Rennverein 1890 e.V.
gez. Winkler
- Junge Union Dresden
gez. M. Held
- Anne-Kathrein Emmerlich

Für die Richtigkeit
BI Pro Waldschlößchen
Dr. H.-J. Brauns

■ FDP und DSU – gemeinsam Brückenbauer!

Liebe Dresdnerinnen und Dresdner,

am 27. Februar 2005 liegt es in Ihrer Hand, ob die Waldschlößchenbrücke gebaut werden soll oder nicht. Wir haben gemeinsam mit dem ADAC und weiteren Partnern den Verein »Bürgerbegehren Waldschlößchenbrücke« gegründet und seit Juli über 82.000 Unterschriften gesammelt, damit endlich SIE, die Bürgerinnen und Bürger unserer Stadt, das letzte Wort über diese Brücke sprechen.

Die Gegner der Brücke von PDS, SPD und Grünen haben in den vergangenen Jahren wirklich alles getan, um den schon 1994 gefassten Beschluss zu einer »Waldschlößchenverbindung« und den 1996 im Stadtrat gefassten Beschluss zum Brückenbau zu unterlaufen. Seit dieser Zeit wurde blockiert, getrickst, verzögert und behindert. Jede Finte war gut genug, jeder Einspruch ausreichend, um den Baubeginn weiter zu verzögern. Dadurch ist in der Öffentlichkeit

der Eindruck entstanden, nur in Meißen, Heidenau, Pirna und Torgau könnten Elbbrücken gebaut werden. Ausgerechnet die Blockierer, Verzögerer und Behinderer verweisen nun auf die Nachbarstädte und werfen uns vor, wir hätten es über Jahre hinweg nicht verstanden, die Brücke endlich zu bauen. Dem ist nicht so. Die Stadt Dresden hat ihre Baupläne gründlich erarbeitet, darin Be- und Entlastungen klar dargestellt und dem Regierungspräsidium schließlich zur Genehmigung vorgelegt. Mit dem Planfeststellungsbeschluss vom 25.02.2004 besteht nunmehr seit fast einem Jahr Baurecht. Es könnte also losgehen! Jedoch setzt der Brückenbau die Finanzierung voraus. Dort setzen die Brückengegner nun erneut an und spekulieren darauf, die Waldschlößchenbrücke damit endgültig zu Fall zu bringen. Mit der Mehrheit des Stadtrates im Rücken soll der Versuch unternommen werden, für den Brückenbau einfach kein Geld mehr zur Verfügung zu stellen. Das schönste Baurecht nützt nichts, wenn die Stadtratsmehrheit gegen den Bürgerwillen einfach den Geldhahn abdreht. All die Gutachten, Planungen, ja sogar die begonnenen Arbeiten zur Ertüchtigung angrenzender Verkehrszüge – z.B. der Stauffenbergallee – sollen nun nichts mehr wert sein. Diese Verschwendung von Steuermitteln wäre unverantwortlich!

Deshalb kommt es jetzt auf Ihre Stimme an!

Die Gegner argumentieren, die Brücke sei viel zu teuer und nicht finanzierbar. Das ist natürlich barer Unsinn. Die Stadt Dresden muss für den gesamten Verkehrszug Waldschlößchenbrücke, d.h. die Brücke an sich, angrenzende Straßen, Tunnel- und Ingenieurbauwerke und Lärmschutzmaßnahmen, noch 23,1 Mio. Euro bezahlen, das ist der so genannte städtische Eigenanteil. Dabei würden während der Bauzeit für die Stadt folgende Kosten entstehen:

2005	5,7 Mio. €
2006	9,1 Mio. €
2007	6,8 Mio. €
2008	1,5 Mio. €

Fast 18 Mio. € sind bereits ausgegeben worden, u.a. für die Planung, die Sanierung der Stauffenbergallee und der Prießnitzbrücke, die mit zum Verkehrszug gezählt werden. Letztlich bedeutet diese Aufstellung, dass die Stadt in einem Haushaltsjahr nicht mehr als 9,1 Mio. € ausgeben muss. Natürlich sind auch 9 Mio. € viel Geld ... oder für eine Brücke, ein Jahrhundertbauwerk auch vergleichsweise wenig.

Die Stadt Dresden gab im Jahr 2004 insgesamt 1.384 Mio. Euro aus, so viel wie in den nächsten Jahren auch. 9 Mio. € wären mithin 1,52 % (!) aller Ausgaben, die Dresden in einem Jahr hat. Und das soll nicht finanziert werden können?? Allein für das städtische Personal gibt Dresden ca. 300 Mio. € im Jahr aus. An diesem Vergleich können Sie leicht nachvollziehen, dass es durchaus möglich ist, die Waldschlößchenbrücke zu finanzieren. Man muss es nur wollen...

Die Gegner argumentieren nun weiter, die Brücke sei insgesamt viel zu teuer, die längste Brücke Sachsens in Heidenau hätte 35 Mio. € gekostet. Die Gesamtkosten der Dresdner Brücke von 140 Mio. € seien also viel zu hoch. Klingt logisch ... ist aber falsch! Die Waldschlößchenbrücke selber würde mit 35,5 Mio. € nicht viel mehr als die Heidenauer Brücke kosten, allerdings beziehen sich die Gesamtkosten auf den ganzen Verkehrszug, beginnend am Olbrichtplatz und endend am Fetscherplatz, inklusive aller Tunnel und Lärmschutzaufwendungen zum Schutz der Anwohner.

Der Löwenanteil der Baukosten wird ohnehin nicht durch die Stadt Dresden getragen, sondern durch den Freistaat Sachsen, der durch Bescheid vom Herbst 2004

der Stadt Dresden Fördermittel in Höhe von fast 97 Mio. € zugesagt hat. Hinzu kommen 15 Mio. € Kostenbeteiligung Dritter (Stadtentwässerung, DVB, DREWAG). Damit ist die Finanzierung des gesamten Bauwerks vollständig gesichert. Alle Argumentationen, die Brücke sei nicht finanzierbar, würde Steuererhöhungen verursachen oder zu einer Unterfinanzierung der Dresdner Schulen und Kindertagesstätten führen, sind damit ad absurdum geführt.

Die Waldschlößchenbrücke ist notwendig, sie ist seit 1859 an dieser Stelle vorgesehen und ist der längst überfällige Lückenschluss im innerstädtischen Verkehrsnetz. Dadurch ist mit einer deutlichen Entlastung der bisher vorhandenen Elbbrücken zu rechnen. Dazu hat das unabhängige Ingenieurbüro PTV eine Verkehrsprognose erstellt. Danach wird sich der Verkehr auf den Elbbrücken wie folgt entwickeln:

Tabelle: Verkehrsbelastung der Dresdner Elbbrücken im Nullfall (ohne Waldschlößchenbrücke) und Planfall (mit Waldschlößchenbrücke)

	Prognose 2015 Mo-Fr [Kfz/24 h]		Differenz
	ohne Brücke	mit Brücke	
Flügelwegbrücke	43.500	42.500	- 1.000
Brücke Erfurter Straße	39.500	37.500	- 2.000
Marienbrücke	34.000	33.000	- 1.000
Augustusbrücke	9.000	8.000	- 1.000
Carolabrücke	58.500	51.000	- 7.500
Albertbrücke	49.000	37.000	- 12.000
Waldschlößchen- brücke	-	45.500	+ 45.500
Loschwitz- Elbbrücke »Blaues Wunder«	37.000	33.500	- 3.500
Summe der Elbüberquerungen	270.500	288.000	+ 17.500

Der Tabelle ist eindeutig zu entnehmen, dass auf allen Brücken im Dresdner Stadtgebiet eine deutliche Entlastung stattfinden wird. Insbesondere die Carola- und Albertbrücke als Hauptverkehrsachsen werden

deutlich weniger Verkehr aufnehmen müssen. Damit werden alle Knotenpunkte im Innenstadtbereich durchlässiger werden. In der Folge stehen in der Hauptverkehrszeit auch weniger Fahrzeuge im Stau. Sogar die Umwelt wird durch den geringeren Schadstoffausstoß also vom Brückenbau profitieren. Besondere Bedeutung kommt der Entlastung des Blauen Wunders zu. Die tägliche Entlastung beträgt 3.500 Fahrzeuge. Damit wird ein Dresdner Baudenkmal, das über die Grenzen der Stadt Berühmtheit erlangt hat und vor seinem Bau ebenfalls heftig umstritten gewesen ist, weniger Verkehr aufnehmen müssen als bisher. Das Blaue Wunder ist bereits heute ein ganz neuralgischer Punkt im Dresdner Verkehrsnetz. Sollte diese Brücke als einzige Elbquerung im Dresdner Osten ausfallen, sei es wegen notwendiger Wartungsarbeiten oder wegen eines Unfalls, liegt der gesamte Verkehr dort praktisch lahm.

Die Brückengegner bestreiten, dass es überhaupt eine Notwendigkeit für den Brückenbau gebe. Sie argumentieren, die Dresdner Verkehrsverhältnisse seien im Vergleich mit anderen deutschen Großstädten weniger dramatisch. Die innerstädtischen Reisezeiten seien im bundesweiten Vergleich überdurchschnittlich. Die Innenstadt benötige keine Verkehrsentslastung. Außerdem müsse der ÖPNV attraktiv gemacht werden. Einige Verkehrsökologen argumentieren sogar, man müsse stattdessen den Autoverkehr bewusst unattraktiv machen, um die Dresdner zum Umsteigen auf Bahn und Bus zu bewegen.

Diese ideologisch vorgeprägte Verkehrspolitik lehnen FDP und DSU strikt ab. Es geht nicht darum, einzelne Verkehrsträger bewusst zu behindern, um andere attraktiver erscheinen zu lassen. Wir wollen Mobilität für alle, das heißt, dass nur ein Mix aller Verkehrsträger zu einem reibungslosen Innenstadtverkehr führen wird. Es soll die freie

Entscheidung jedes Dresdners bleiben, welches Verkehrsmittel er wählt. Diesem Anspruch genügt die Waldschlößchenbrücke. Sie wird sowohl für den Autoverkehr, als auch für Radfahrer, Fußgänger und den ÖPNV ausgebaut werden. So planen die DVB bereits jetzt die Verlängerung der Buslinie 91 über die Brücke hinweg nach Blasewitz. Sie ist keineswegs ein verkehrspolitisches Monstrum für den Autoverkehr. Dass die Brücke zweifellos gebraucht wird, zeigen die Verkehrsprognosen, die von den Gegnern immer wieder gern als Argument angeführt werden. Über eine Brücke, die keiner braucht, würden wohl kaum 45.500 Fahrzeuge am Tag fahren.

Jetzt liegt es an Ihnen, den Dauerstreit endlich zu beenden! Wenn diese Brücke jetzt nicht gebaut wird, werden wir auch in den nächsten 100 Jahren keine weitere Elbquerung zu Stande bringen. Machen wir uns nicht zum Gespött der Nation!

Stimmen Sie deshalb am 27. Februar 2005 mit **JA!**

Sorgen Sie gemeinsam mit uns dafür, dass die Brücke endlich gebaut wird. Sorgen Sie mit Ihrer Stimme dafür, dass die Bürgerinteressen endlich Gehör im Rathaus finden und machen Sie deutlich, dass Sie es Leid sind, von »Verkehrsexperten« vorgeschrieben zu bekommen, wie Sie sich in Ihrer Heimatstadt fortzubewegen haben. Bitte gehen Sie zum Bürgerentscheid und bringen Sie möglichst viele Ihrer Freunde und Bekannten mit zur Abstimmung! Die Hürden liegen sehr hoch. Erst wenn 25 % aller **Wahlberechtigten** mit JA gestimmt haben, ist der Brückenbau gesichert. Es wird also eine sehr **hohe Wahlbeteiligung** erforderlich! Diesmal liegt es ganz an Ihnen.

Es grüßen Sie herzlich Ihre Brückenbauer

Jan Mücke, Vorsitzender FDP-Fraktion
Peter Berauer, Stadtrat der DSU

**BRÜCKEN-
BAUER.**

**JA ZUM BÜRGER-
ENTSCHEID!**

JA ZUR BRÜCKE!

27.2.

SIE ENTSCHEIDEN!

www.fdp-dresden.de

FDP

DRESDEN

Weil wir Dresden lieben
NEIN
zur Waldschlößchenbrücke



Liebe Dresdnerinnen und Dresdner!

Seit langem wird über den Bau der Waldschlößchenbrücke gestritten.
Damit soll nun endlich Schluss sein!
Jetzt ist Ihre Meinung gefragt.

Sie haben die Möglichkeit zu entscheiden:
Darüber, wie der Verkehr in Dresden künftig fließen soll. Darüber, wie die Stadt an einem ihrer sensibelsten Orte gestaltet wird. Darüber, wofür das knappe städtische Geld auszugeben ist. Vor allem aber werden Sie bestimmen, wie mit der einzigartigen Elbtallandschaft, die zum UNESCO-Weltkulturerbe gehört, umgegangen wird.

Wir meinen:

- Diese Brücke ist zu teuer.
- Sie löst die Verkehrsprobleme nicht.
- Sie schädigt die einmalige Elblandschaft.
- Sie bringt vielen Bürgerinnen und Bürgern große Belastungen.

Wir bitten Sie herzlich:

Nehmen Sie sich die Zeit, unsere Argumente sorgfältig zu prüfen!

Woher kommen die Argumente und Zahlen in diesem Text?

Alle Zahlen und Fakten sind nicht von uns erfunden, sondern den offiziellen Aussagen, Planungsunterlagen, Prognosen und Gutachten der Stadt entnommen. Die Stadtverwaltung als Bauherr ist verpflichtet, zur Planfeststellung diese Unterlagen vorzulegen. Sie können unsere Aussagen selbst nachprüfen. Dafür haben wir am Wiener Platz/Prager Straße einen Informationspavillon eingerichtet, in dem die amtlichen Planungsunterlagen ausliegen.
www.waldschloesschenbruecke.de

Überall fehlt das Geld ...

Seit Jahren wird in Dresden gekürzt – bei den Kindern und Jugendlichen, bei der Kultur, im Sport, im sozialen Bereich, bei Bus und Bahn und selbst bei den Straßen:

Kitaplätze fehlen, Schulen bleiben unsaniert, Sportstätten verfallen. Kitas sind noch asbestbelastet. In vielen Schulen stinken die sanitären Verhältnisse buchstäblich zum Himmel! Über Philharmonie, Operette und Kulturpalast wird wegen der leeren Kassen nur ergebnislos geredet. Sportfans warten noch immer auf ein richtiges Fußballstadion und eine neue Eishalle. Hartz-IV-Empfänger sollen nur wenig Wohngeld erhalten. Ab 2006 sollen die Verkehrsbetriebe gar keine Zuschüsse aus dem Stadthaushalt mehr bekommen. Schlaglöcher bleiben ungefleckt. Die Albertbrücke bröckelt. Dresdens Substanz verfällt.

geplante Investitionen im Jahr 2005 in Mio € aus dem Haushaltsentwurf der Landeshauptstadt Dresden



Der Sanierungsbedarf ist riesig: Schulen 475 Mio. €, Kitas 117 Mio. €, Albertbrücke 20 Mio. €. Und nur für den Erhalt der Straßen, damit wir überhaupt weiter fahren können, 50 Mio. € in jedem Jahr!

Verfügbar ist nur ein Bruchteil des notwendigen Geldes. Jeder vernünftige Mensch würde bei leerem Geldbeutel erst einmal auf Neuanschaffungen verzichten und das Notwendige bezahlen. Sollten wir im Großen nicht genauso vernünftig handeln?

... aber wir leisten uns teure Großprojekte

Statt unsere Substanz zu erhalten, versenken wir Millionen in Großprojekten: Wiener Platz, Bergstraße, riesige Autobahnzubringer...

Dadurch hat die Stadt einen enormen Schuldenberg von 870 Mio. € angehäuft. Allein im vergangenen Jahr mussten dafür 63 Mio. € Zinsen und Tilgung bezahlt werden. Auf jedem Dresdner lasten fast 2.000 € Schulden. Tag für Tag zahlt Dresden allein 100.000 € Zinsen – soviel wie für ein kleines Eigenheim! Und nun will die Stadt auch noch die Waldschlößchenbrücke bauen. Nur dafür muss sie soviel neue Schulden machen, wie ein ganzes Fußballstadion kostet.

Die Waldschlößchenbrücke löst kaum Verkehrsprobleme ...

Die Brücke soll die Innenstadt, das Blaue Wunder und die anderen Elbbrücken entlasten und den Stau beseitigen. Sie soll eine weitere Verbindung zwischen dem Dresdner Osten und dem Norden schaffen.

Die Prognoserechnungen belegen: Zwar wird die Albertbrücke am stärksten entlastet, aber dort läuft der Verkehr heute schon weitgehend flüssig. Die Carolabrücke wird um 15 % und das Blaue Wunder gerade mal um 9 % entlastet. Aber Autofahrer werden diese Entlastungen kaum wahrnehmen. Sie liegen in den üblichen Schwankungen von Tag zu Tag.

... sie schafft aber viele neue!

Entscheidend ist hingegen: Diese große Brücke zieht einen zusätzlichen Verkehr von 20.000 Fahrzeugen am Tag neu in die Stadt hinein – insbesondere auswärtige Pendler und LKW-Fahrer. Fast so viele mehr, wie auf der Königsbrücker Straße rollen. Ohne die Waldschlößchenbrücke bleibt uns dieser unnötige Verkehr erspart!

Insgesamt sollen 47.500 Fahrzeuge am Tag auf der Waldschlößchenbrücke fahren. Die angrenzenden Straßen in den dicht bebauten Wohngebieten können aber nicht für diesen Verkehr ausgebaut werden. Die Autos werden sich Auspuff an Auspuff durch die Johannstadt mühen, spätestens am Fetscherplatz stecken sie – übrigens gemeinsam mit Bahn und Bus – in der Staufalle.

Und was hat die Innenstadt davon? Dort gibt es keine Entlastung. Der Verkehr auf der St. Petersburger Straße steigt sogar um 2.500 Fahrzeuge am Tag!

Um 5 Minuten zu sparen ...

Laut Planunterlagen soll die Waldschlößchenbrücke eine »dringend erforderliche Verbindung« zwischen Dresden Süd-Ost und Nord-West sein. Auf dem Dresdner Stadtplan scheint zwischen Albertbrücke und Blauem Wunder eine Elbquerung zu fehlen. Tatsächlich aber kann der Weg über die Waldschlößchenbrücke anstatt über die Albertbrücke dem Autofahrer gerade mal 5 Minuten Zeit sparen.

Zudem sind die Verkehrsströme zwischen Dresdens Osten und Norden so gering, dass sie im »Integrierten Stadtentwicklungskonzept« der Stadt nicht einmal dargestellt werden. Das wird sich zum Leid aller ändern, wenn wir den auswärtigen Verkehr in unsere Stadt holen.

... eine Autobahn durch die Stadt?

Die Waldschlößchenbrücke schafft eine Querverbindung zwischen der A 4 und der A 17. Sie ist wie eine Autobahn für 65.000 Fahrzeuge ausgelegt. Die Strecke über die Waldschlößchenbrücke ist um elf Kilometer kürzer als die Umfahrung der Stadt – und nachts garantiert staufrei! Für die Brummi-Fahrer im Fernverkehr zwischen Skandinavien und dem Balkan ist diese Trasse eine willkommene Abwechslung zur eintönigen Autobahnfahrerei, mit der sie gleich noch ein paar Euro Maut sparen können.

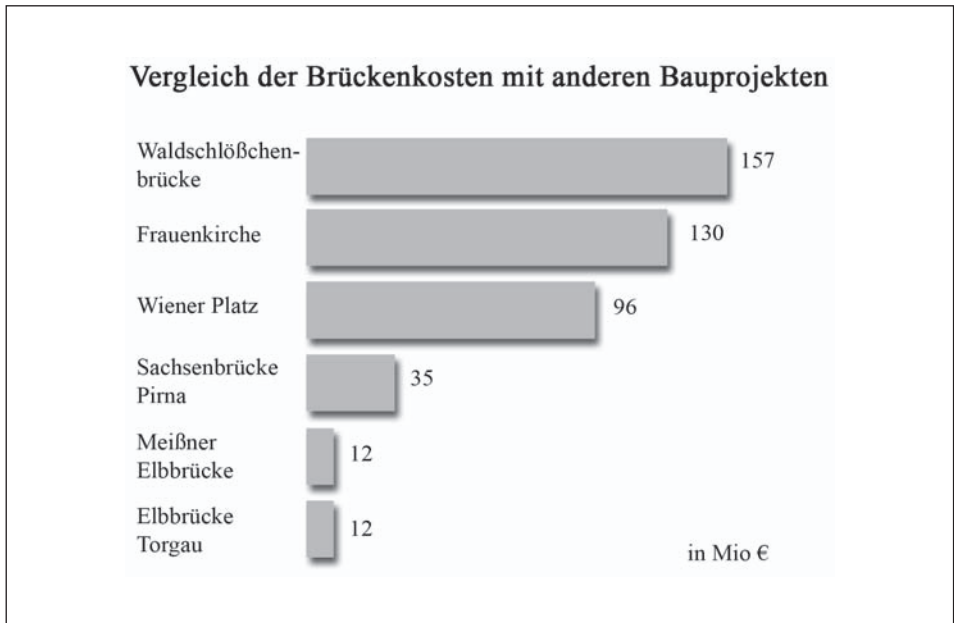
Ein unbezahlbares »Geschenk« ...

Es wird behauptet, die Brücke werde zu 90% vom Freistaat gefördert. Das sei fast geschenkt. Tatsächlich hat der Freistaat im »Förderbescheid« vom Oktober 2004 nur 96 Mio. € unverbindlich »in Aussicht« gestellt. Das sind aber gerade einmal 61 % der Kosten. Die Differenz hat die Stadt auf jeden Fall zu tragen. Sind 61 Millionen »fast Nichts«? – Würden Sie einem verschuldeten Freund den Kauf eines Porsche empfehlen, wenn er nur die Hälfte zahlen muss?

... die teuerste Stadtbrücke Deutschlands ...

Die ständig steigenden Kosten der Brücke werden derzeit mit 157 Mio. € angegeben. Und es wird noch weitergehen: Schallschutz, Materialpreise, Entschädigungen. Muss Dresden wirklich die teuerste Stadtbrücke Deutschlands haben?

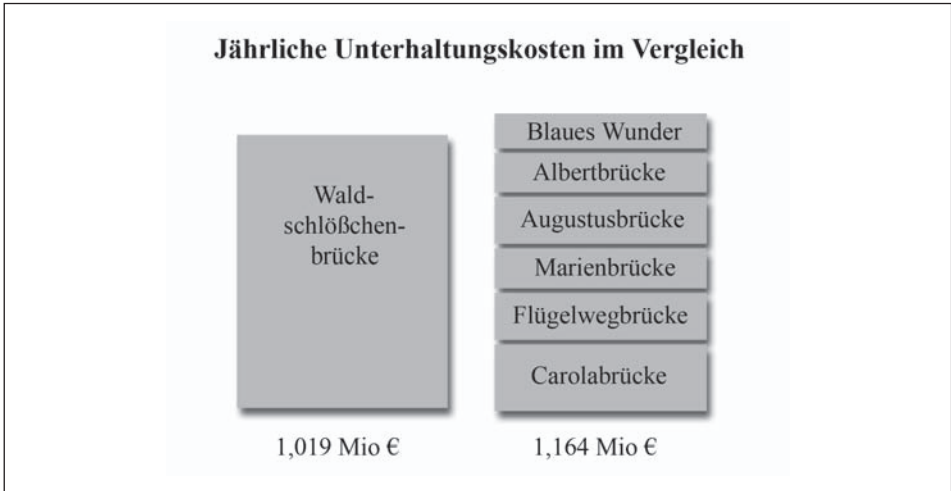
Zum Vergleich: In Torgau wurde eine neue Elbebrücke für 12 Mio. € errichtet. Sie ist seit 1993 in Betrieb. Die neue Brücke in Meißen wurde 1997 eingeweiht. Die Gesamtkosten für dieses Projekt betrugen ebenfalls 12 Mio. €. Im Jahre 1999 wurde der Brückenbau in Pirna für 35 Mio. € abgeschlossen. Die neue Elbebrücke in Riesa kostete 13 Mio. € und wurde im Jahr 2001 eröffnet. Und nicht zuletzt: Alle öffentlichen Gelder, egal ob von Stadt, Land, Bund oder Europa, sind Steuergelder, sind unsere Gelder.



... mit Folgekosten ohne Ende!

Ist die Brücke gebaut, geht es mit dem Geldausgeben weiter. Jedes Jahr fallen Kosten für die Wartung und Unterhaltung der Brücke an. Mehr als eine Million € muss die Stadt hierfür berappen, fast so viel, wie für alle anderen Dresdner Brücken zusammen. Warum sind diese Kosten so hoch? Die Brücke auf der Neustädter Seite mündet in einen Tunnel, der ständig belüftet werden muss und besondere Brandschutzanforderungen hat.

Dazu kommt eine weitere Million € pro Jahr an Zinsen allein für den Waldschlößchenbrücken-Kredit. Zusammen bedeutet das Folgekosten von mindestens zwei Mio. € in jedem Jahr.



Eine einzigartige Landschaft wird geopfert

Wir Dresdner sind stolz auf die unverbauten Elbauen im Stadtgebiet, die weltweit einmalig sind. Im Jahre 2004 gelang die Anerkennung als UNESCO-Weltkulturerbe.

Prof. Heinrich Magirius, sächsischer Landeskonservator a. D. mahnt dies nachdrücklich an:

Es gereicht den Dresdnern zur Ehre, dass so lange gegen den Bau dieser Brücke Sturm gelaufen wird. Es handelt sich hier – anders als in anderen Städten – um eine hoch sensible Situation. Der berühmte Waldschlößchen-Blick ist einer der wenigen, der die einzigartige Lage der Stadt in der Landschaft zu erfassen gestattet. Die Frauenkirche ist immer wieder als »Herz und Seele« der Stadt Dresden gezeichnet worden. Was die »Steinerne Glocke« zum Schwingen bringt, ist die Weite der Elblandschaft. Herz und Seele brauchen Raum. Den Dresdnern ist die landschaftliche Situation, in die die historischen Bauten hineinkomponiert worden sind, geschenkt worden. Viele Generationen haben dieses Geschenk zu nutzen gewusst.

Um so unverständlicher, dass gerade zu dem Zeitpunkt ein Brückenprojekt zu verwirklichen gesucht wird, in dem Dresden mit der Frauenkirche seine »Krone« zurückerhält.

Leben im Verkehrslärm?

Die Planer wollten die Waldschlößchenbrücke umweltverträglich einordnen und die Anwohner nicht über Gebühr belasten. So war ihre Vorstellung. Das Ergebnis wurde nach vielen Umplanungen immer verheerender. Nicht nur um die Waldschlößchenbrücke herum, sondern auch entlang der Zufahrtsstraßen steigen Schadstoff- und Lärmbelastung. Blasewitz und Striesen, Johannstadt und Neustadt, Gruna und nicht zuletzt die Innenstadt werden zu Staufallen.

Auf der Fetscherstraße vor dem Uniklinikum soll sich der Verkehr auf 27.000 Fahrzeuge am Tag fast vervierfachen. Ausgerechnet am Herz-Kreislaufzentrum werden – durch den Straßenverkehr verursacht – die Grenzwerte für Feinstaub überschritten. Feinstaub ist krebserregend und ruft Herz-Kreislaufkrankheiten hervor. Dort geht es dann zu wie auf der Bergstraße.

Zigtausende Bewohner sind von dem drohenden Verkehr in ihren Wohngebieten betroffen. Am gesamten Verkehrszug werden tausende Wohnungen bis weit über die zulässigen Lärmgrenzwerte belastet. Die Stadt bietet den Bewohnern als »Ausgleich« Schallschutzfenster, dreifach isoliert, und Zwangsentlüftung an. Würden Sie vor Ihrer Haustür einen solchen hochbelasteten Verkehrszug haben wollen? Wollen Sie in einer Wohnung leben, in der Sie keine Freude mehr an Ihrem Balkon haben und die Fenster nicht öffnen sollen?

Sand im Wirtschaftsgetriebe

Angeblich »braucht die Wirtschaft die Brücke«. Nur wofür? Es gibt keinen Mangel an freien Gewerbeflächen in Dresden, gut erschlossen und erreichbar. Kein einziger Investor hat je sein Engagement an den Bau der Waldschlößchenbrücke geknüpft.

Im Gegenteil, die »weichen Standortfaktoren« Wissenschaft, Kultur, Landschaft und Lebensqualität machen die Anziehungskraft für die Wirtschaft aus. Jeder vierte Arbeitsplatz in Dresden hängt vom Tourismus ab. Sieben Millionen Gäste aus dem In- und Ausland besuchen jährlich die Stadt. Wird ein einziger Besucher mehr wegen dieser Brücke kommen? In Wirklichkeit würden wir mit der Brücke die Anziehungskraft unserer Stadt erheblich schwächen.

Ein Beispiel: Die Wohnungsgenossenschaft Johannstadt (WGJ) besitzt am »Verkehrszug Waldschlößchenbrücke« zahlreiche Wohnungen. Sie befürchtet zu Recht aufgrund der Verkehrsbelastung einen hohen Leerstand und erhebliche wirtschaftliche Probleme. Die WGJ wird dann nicht mehr jährlich mit mehr als 10 Mio. € Aufträgen an ortsansässige Handwerker und Baufirmen Arbeitsplätze sichern können.

Und was den Bau der Brücke selbst betrifft: Es ist ein Irrglaube, dass uns dieser angesichts europaweiter Ausschreibung und Vergabe über mehrere Jahre Arbeitsplätze bringt.

Das Blaue Wunder erhalten!

Viele Dresdner sind über den Erhaltungszustand des »Blauen Wunders« besorgt. Sie glauben, das Blaue Wunder sei marode und die Waldschlößchenbrücke müsse Ersatz schaffen. Dem ist nicht so. Erstens kann die Waldschlößchenbrücke Loschwitz nicht mit Blasewitz verbinden, sie ist also kein Ersatz. Zweitens kann das Blaue Wunder dauerhaft und voll funktionsfähig erhalten werden. Es muss weiterhin Dresdens Brückenwahrzeichen bleiben. Dafür brauchen wir das Geld, nicht für die Waldschlößchenbrücke!

Im Übrigen: Der Stau am Schillerplatz entsteht nicht durch das Blaue Wunder, sondern durch die Überlastung der Zufahrtsstraßen. Eine Waldschlößchenbrücke würde die Lage am Schillerplatz sogar noch verschlechtern: Dann werden auf der Naumannstraße 2.500 und auf der Tolkewitzer Straße 1.000 Fahrzeuge zusätzlich fahren.

Soll es ewig weitergehen?

Wenn die Bürger die Brücke befürworten, geht es dennoch endlos weiter: Die Finanzierung ist keineswegs gesichert. Selbst das Regierungspräsidium verlangt aus Kostengründen die Brücke erneut umzuplanen.

Die zahlreichen Klagen gegen den Brückenbau werden nicht durch den Bürgerentscheid, sondern vor Gericht entschieden. Ein rechtskräftiges Urteil kann Jahre dauern.

Wenn die Bürger mit Nein stimmen, ziehen sie den Schlussstrich unter die unendliche Geschichte des Brückenstreits und machen den Weg wieder frei.

Was ist die Alternative?

Viele Bürgerinnen und Bürger fragen: »Und was soll die Alternative zur Waldschlößchenbrücke sein?« Wir fragen: »Wozu soll mit Riesenaufwand eine Brücke gebaut werden, die kein Problem löst, aber viele neue schafft?« Die Waldschlößchenbrücke ist hier und heute völlig fehl am Platz. Sie nutzt wenig. Sie schadet viel. Und sie kostet nur.

Klüger investieren!

Wir wollen die knappen Gelder vernünftig einsetzen:

- für die Straßensanierung, damit der Verkehr rollen und nicht nur holpern kann,
- für die Sanierung der Albertbrücke und des Blauen Wunders, damit unsere Wahrzeichen erhalten bleiben,
- für einen leistungsfähigen Nahverkehr, für Radverkehr und sichere Fußwege, damit alle mobil sein können,
- für die Förderung der Dresdner Unternehmen und des Tourismus, damit unsere Stadt stärker wird,
- für Sportstätten und das Fußballstadion, damit die Dresdner weiter sportlich aktiv sein können,
- für die Operette, die Philharmonie und den Kulturpalast, damit wir die Dresdner Kultur weiter genießen können,
- für die Sanierung von Kitas und Schulen, damit unsere Kinder in gesunder Umgebung aufwachsen und lernen können.

Liebe Dresdnerinnen und Dresdner,

entscheiden Sie sich für die Lebensqualität aller, für die Zukunft Dresdens und für die einmalige Elblandlandschaft!

Weil wir Dresden lieben – NEIN zur Waldschlößchenbrücke.

Diese Informationen wurden erarbeitet von der »**Koalition gegen die Waldschlößchenbrücke**«: PDS, Bündnis 90/Die Grünen, SPD, Bürgerliste, Volkssolidarität, Bürgerinitiativen gegen den Bau der Waldschlößchenbrücke, Umweltverbänden und weiteren Unterstützern
Bitte informieren Sie sich im Internet unter www.waldschloesschenbruecke.de



moment!

moment!aufnahme

Mitmach-Foto-Aktion

Ein außergewöhnliches Stadtporträt! Dresden ist das, was die Dresdner daraus machen. Deshalb entsteht aus vielen persönlichen Porträts ein Bild von unserer Stadt. Wo ist Ihr Lieblingsplatz? Machen Sie mit und fotografieren Sie sich an dem Ort in Dresden, der Ihre ganz persönliche Sicht auf die Stadt zeigt.

Mehr Infos über die Aktion: Veranstaltungsbüro 2006 der Landeshauptstadt Dresden
Telefon (03 51) 65 64 86 60 oder im Internet: www.dresden.de/800

2008

Dresden.
DIEZGEHT



Bürgerentscheid
Waldschlößchenbrücke
27. Februar 2005

Impressum

Herausgeber:
Landeshauptstadt Dresden
Der Oberbürgermeister
Geschäftsbereich Ordnung und Sicherheit
Telefon (03 51) 4 88 22 61
Telefax (03 51) 4 88 23 92
E-Mail: ordnung-sicherheit@dresden.de
Amt für Presse- und Öffentlichkeitsarbeit
Telefon (03 51) 4 88 23 90
oder (03 51) 4 88 26 81
Telefax (03 51) 4 88 22 38
Postfach 12 00 20
01001 Dresden
E-Mail: presseamt@dresden.de
Internet: www.dresden.de

Herstellung:
Druckhaus Dresden GmbH

gedruckt auf Recyclingpapier

Februar 2005
(Redaktionsschluss zum 17. Januar 2005)

Kein Zugang für elektronisch signierte und verschlüsselte Dokumente. Verfahrensanträge oder Schriftsätze können elektronisch, insbesondere per E-Mail, nicht rechtswirksam eingereicht werden.

Für den Inhalt und die Darstellung der Texte zur Pro- und Kontra-Argumentation zeichnen die Parteien und Wählervereinigungen des Dresdner Stadtrates verantwortlich.