

## Weltkulturerbe gegen Waldschlösschenbrücke?

Dresden könnte einen schlechten Tausch eingehen



Eigentlich soll die Brücke am Waldschlösschen zwei Ufer verbinden. Doch seit Beginn der Planung spaltet sie die Stadt. Ihr Bau könnte dem Dresdner Elbtal jetzt auch noch den Weltkulturerbe-Titel kosten.

Für Dresden ist der Begriff „Waldschlösschen“ Segen und Fluch zugleich. „Am Waldschlösschen“ ist eine Gegend zweieinhalb Kilometer östlich des historischen Zentrums am Neustädter Elbufer. Der Name geht zurück auf ein Landhaus des Grafen Marcolini aus dem 18. Jahrhundert; heute verbindet sich mit der Bezeichnung eine Brauerei und eine Straße. Die Flussauen steigen hier zum sanften Hügel an, um weiter im Osten in die Loschwitzer Elbhänge mit ihren Villen, Schlössern und Park-

anlagen überzugehen. Von einem kleinen Pavillon an der Straße zum Villenviertel „Weißer Hirsch“ bietet sich ein Blick auf die Silhouette der Altstadt, eine Aussicht, die so berühmt ist, dass sie einen Namen hat: Waldschlösschenblick. Das Auge schweift von hier über den majestätischen Flussbogen und die weitläufigen, bis zu 800 Meter breiten Auen, die seine Ufer säumen. Ein Bild, das sich seit Jahrhunderten fast nicht verändert hat und dessen Gestalt, Lage und Dimension innerhalb eines Stadtgebietes einmalig in Europa ist – und deshalb von der UNESCO offiziell zum Weltkulturerbe erhoben wurde.

Die Stadtregierung schert das wenig. Für sie geht „Romantik“ nicht zusammen mit wirt-

schaftlicher Entwicklung. Ausgerechnet am Waldschlösschen, im Scheitelpunkt des Elbbogens, soll eine Brücke das Flusstal schneiden. Ihre vier Fahrspuren sollen den anderen Brücken 45.500 Fahrzeuge täglich abnehmen. Dem Freistaat Sachsen ist dies 96 Millionen Euro Fördergelder wert. So erklärt es der Geschäftsbereich Stadtentwicklung der Landeshauptstadt, Hauptabteilung Mobilität auf seiner Webseite. Es ist die offizielle Haltung des Oberbürgermeisters Ingolf Roßberg (FDP). Seit mehr als zehn Jahren treiben CDU- und FDP-Fraktion im Dresdner Stadtrat die Idee der Brücke am Waldschlösschen voran. Nicht zuletzt berufen sie sich dabei auf die Tradition. Bereits im Generalbebauungsplan von 1859

Blick vom Rondell am Waldschlösschen über die Elbauen nach Westen. Der Bau der vierspurigen Umgehungsstraßenbrücke im Scheitelpunkt des Flussbogens würde den geschützten Landschaftsraum an seiner sensiblen Stelle irreversibel zerteilen.

sollte am Waldschlösschen der äußere Stadtring verlaufen; das angrenzende Straßennetz ist für den Bau einer Brücke entsprechend angelegt. Immer wieder gab es seitdem Pläne für eine Brücke an dieser Stelle – und immer wieder wurden sie aus wirtschaftlichen oder politischen Gründen verworfen: zuletzt 1990, als die Planung einer vierspurigen Schrägseilbrücke mit Pylon aufgegeben wurde.

In der Folge erdachten die Stadtverwalter neue Verkehrskonzepte. Darin war kurzzeitig auch von mehreren kleinen Brücken die Rede. Nach vielen Diskussionen, Umfragen und Medienkampagnen stimmte der Stadtrat 1996 schließlich für den Bau der Waldschlösschenbrücke. Die entscheidenden Stimmen der ob vieler Bedenken schwankenden SPD-Fraktion holten sich die Brückenbefürworter mit dem Zugeständnis, statt eines vierspurigen Verkehrstranges einen zweispurigen mit Straßenbahntrasse zu bauen.

Unter dieser Vorgabe wurde 1997 ein Wettbewerb ausgelobt. Die Jury entschied sich für den Entwurf der Berliner Arbeitsgemeinschaft Kolb/Ripke Architekten mit dem Ingenieurbüro Eisenloffel/Sattler und dem Landschaftsarchitekten Daniel Sprenger. Die Planer hatten eine Stahlverbundkonstruktion vorgeschlagen, die als Hochstraße über die Elbauen führt und den Fluss mit einem Bogen überspannt, entsprechend der Vorgabe, keine Pfeiler im Fluss zu gründen. „Die Bogenkonstruktion fasziniert durch ihre Form und Schlantheit“, schreibt die Jury in ihrer Begründung, „die Gestalt der Brücke ist als moderne Interpretation der historischen Dresdner Bogenbrücken zu verstehen.“ Seit der Ausstellung der Wettbewerbsergebnisse hatten die Dresdner Bilder vor Augen, und die Diskussion über die Brücke wurde öffentlich geführt. Gegner organisierten sich, klagten, bremsten immer wieder das Planfeststellungsverfahren.

Im Jahr 2001 stellte Umweltbürgermeister Klaus Gabler fest, dass der Wettbewerb um Geschäft und Gewinn wenig Rücksicht nähme auf die Schönheit der Elbaue am Waldschlösschen, die Idylle vorstädtischer und ländlicher Landschaftsräume, kurz auf das Flair dieser Stadt, von Dichtern besungen und von Malern immer aufs Neue erschaut. Matthias Lerm, Koordinator im Weltkulturerbebüro der Stadt, zitiert Gabler in seinem kürzlich erschienenen Buch über das Dresdner Elbtal: „Das Frühstück

in Prag sei für die wirtschaftlichen und politischen Entscheidungsträger offenbar verlockender als ein besinnlicher Ausflug in heimischer Flur, die Erreichbarkeit wesentlicher als das Ziel.“

Je mehr Gegner sich formierten, desto zielstrebigere verfolgten die Brückenbefürworter ihre Pläne. Als Dresden 2003 über einen Antrag für die Weltkulturerbeliste diskutierte, meldeten einige von ihnen Bedenken an: Die UNESCO könne den Bau der Brücke verhindern oder die Stadt vor ein Entweder-Oder stellen. Die Mehrheit entschied sich dennoch, den Antrag zu stellen – schließlich hatte auch der Weltkulturerbegebedanke in Dresden eine gewisse Tradition. Bereits 1989 hatte die DDR-Regierung einen entsprechenden Antrag eingereicht und das bis dato wieder aufgebaute historische Zentrum mit Brühlscher Terrasse, Zwinger, Oper und Katholischer Hofkirche für die Liste vorgeschlagen. Die UNESCO lehnte mit der Begründung ab, die wieder aufgebauten Monumente enthielten nicht genügend originale Substanz. Neun Jahre später, nachdem das UNESCO-Welterbekomitee die Bundesrepublik um weitere Anträge für die Welterbeliste gebeten hatte, spielte das historische Zentrum nur eine Ne-

benrolle; zur schutzwürdigen Qualität berief die Stadt nun den Fluss und seine Ufer. Die Stadt hob die Natürlichkeit des Elbtals hervor, das im 17. Jahrhundert mit Architektur und Landschaftsgestaltung zwischen Schloss Pillnitz und Schloss Übigau kulturell inszeniert und geformt wurde. Unter der Herrschaft von August dem Starken war Dresden zu einer der wichtigsten europäischen Residenzstädte herangewachsen. Der Kurfürst sah die Elbe nach venezianischem Vorbild als „Canale Grande“, orientierte die Repräsentationsbauten zum Fluss und fuhr mit Vorliebe per Gondel von Schloss Pillnitz im Osten zur Residenz, wo er eigens einen Gondelhafen anlegen ließ. „Trotz der voranschreitenden Industrialisierung und eines enormen Bevölkerungswachstums am Ende des 19. Jahrhunderts wird auf eine Kanalisierung der Elbe verzichtet“, formulierte Dresden in der letzten Bewerbung. „Zur Erhaltung der Sichtbeziehungen und des typischen Siedlungsbilds wurde außerdem die Ansiedlung von gewerblichen Unternehmen mit Dampfkesselanlagen und hohen Schornsteinen im Elbbereich verboten.“

Der neuerliche Antrag hatte Erfolg. Das fast 20 Kilometer lange Elbtal zwischen den Was-

sertreppen von Schloss Pillnitz im Osten und Schloss Übigau im Westen stand an vorderer Stelle der so genannten Tentativliste der Kultusministerkonferenz, die darüber entscheidet, welche deutschen Stätten bei der UNESCO eingereicht werden.

Im September 2003 empfing Dresden den vom Internationalen Rat für Denkmalpflege ICOMOS mit der Evaluierung des Antrags beauftragten finnischen Architekten Jukka Jokiletho, langjähriger Geschäftsführer des Internationalen Zentrums zur Erhaltung und Restaurierung des kulturellen Erbes in Rom. Die Honoratioren der Stadt, unter ihnen Baubürgermeister Herbert Feßenmayr, fuhren ihn mit dem Dampfer das Flusstal auf und ab: vorbei an den Elbschlössern, am Blauen Wunder, den Weinhängen bei Loschwitz, an der fast fertigen Frauenkirche bis zum Schloss Übigau, das im Westen den Schlusspunkt des vorgeschlagenen Welterbegebiets setzt. In zwei Tagen hatte Jukka Jokiletho 20 Kilometer Flussuferlandschaft zu begutachten – und präsentierte der Welterbekonvention ein positives Prüfergebnis: Dresden erfülle vier von sechs Kriterien der „Richtlinien für die Durchführung des Übereinkommens zum Schutz des Kultur- und Na-

turelbes der Welt“. Das Dresdner Elbtal sei eine „herausragende Kulturlandschaft, ein Ensemble, das die gerühmte barocke Stadtanlage und die vorstädtischen Gartenanlagen zu künstlerischer Ganzheit im Flusstal vereint“, heißt es in Kriterium IV. Und unter Punkt V: „Das Dresdner Elbtal ist ein herausragendes Beispiel der Geländeentwicklung, die eine außergewöhnliche Entwicklung einer größeren zentraleuropäischen Stadt verkörpert.“

Das Welterbekomitee nahm den Antrag einstimmig an. Seit Juli 2004 steht das Dresdner Elbtal auf der UNESCO-Liste, geschützt als „fortbestehende Kulturlandschaft“.

Nahezu zeitgleich mit der Verleihung des UNESCO-Titels hatten Kommunalwahlen die Mehrheit der CDU/FDP-Fraktion im Stadtrat durch eine so genannte linke Mehrheit abgelöst. Der neue Stadtrat beschloss, die Brückenplanung einzufrieren und berücksichtigte damit die Klagen von Umweltschutzverbänden und Bürgerinitiativen, die das erst wenige Monate zuvor abgeschlossene Planfeststellungsverfahren immer wieder aufgehalten hatten. Der mittlerweile aus Kostengründen ohne Straßenbahntrasse geplante „Verkehrszug Waldschlösschenbrücke“, wie er planungsrechtlich bezeichnet wird, bedeutet aber mehr, als eine stählerne Konstruktion über die Elbe zu spannen: Bevor der Verkehr von der nördlichen Stauffenbergallee kommend über die 140 Meter lange Brücke rollen kann, muss er zunächst einen 620 Meter langen Straßentunnel passieren. 40 Millionen Euro sind für die Brücke derzeit veranschlagt, den überwiegenden Teil der Kosten verschlingen Erschließung, Lärmschutz und Ausgleichsmaßnahmen für zerstörte Grünflächen.

Um die Mehrheit für den Brückenbau wieder zu erlangen, sammelte ein auf Initiative von CDU-Kreisverband und ADAC gegründeter Verein Unterschriften für ein Bürgerbegehren. Gefragt, ob sie für den Bau der Brücke seien, gab die Hälfte der wahlberechtigten Dresdner am 27. Februar 2005 ihre Stimme ab. Zu dem in dünnen schwarzen Linien skizzierten Lageplan der geplanten Verkehrsverbindung auf dem Stimmzettel sagten 68 Prozent von ihnen „Ja“. Eine „bindende“ Entscheidung, auf die Oberbürgermeister Roßberg die Brückenkritiker heute immer wieder gern verweist.

Dass sich Brücke und Welterbestatus schlecht vereinbaren lassen, beweist der Fortgang der

Ereignisse. Im Herbst 2005, wenige Tage nach der Einweihung der wieder aufgebauten Frauenkirche, meldete Francesco Bandarin, Direktor des Welterbezentrums in Paris, offiziell Bedenken gegen den Bau der Brücke an. Von ihrer Größe und der Lage an einer der schönsten Stellen des geschützten Gebietes habe man nichts gewusst. Die Stadt wies die Vorwürfe zurück, hatte sie die Brücke doch im Antrag erwähnt, und auch im ICOMOS-Gutachten kommt sie vor.

Die Ursache des Missverständnisses war schnell gefunden: Ein Übersetzungsfehler. Im Gutachten stand statt „up the river“ „down the river“ – die geplante Brücke wählte die UNESCO also in der falschen Richtung. Hat sich die internationale Institution aus Versehen in den Sprachwirren ihrer eigenen Bürokratie verfrant? Im Januar konstatierte ICOMOS in einer Stellungnahme, dass die dem Antrag zur Aufnahme ins UNESCO-Weltkulturerbe durch die Stadt Dresden beigelegten Unterlagen ungenügend und unvollständig gewesen seien.

Brückenarchitekt Ripke hingegen findet, dass die UNESCO unordentlich gearbeitet habe. In der Kategorie „Junges Büro“ hatte er 1997 am Wettbewerb teilnehmen dürfen und überraschend gewonnen. Mit seiner Konstruktion aus einem durchschnittenen Bogen will er vermitteln zwischen den Brücken im Stadtzentrum, deren Tragwerk komplett unter der Fahrbahn liegt, und der Hängebrücke „Blaues Wunder“ wenige Kilometer elbaufwärts. Das Blaue Wunder, so gibt er zu Bedenken, habe zu seiner Bauzeit auch viele Gegner gehabt, heute zähle die Brücke in Loschwitz zu den Wahrzeichen Dresdens. Die gestiegenen Kosten weist der Architekt aus der Verantwortung seines Planungsbereichs: Trotz verschiedener Umplanungen sei die Brücke sogar immer preiswerter geworden.

Den gut organisierten Brückengegnern freilich haben die Bedenken aus Paris Wasser auf ihre Mühlen gegossen. Einer ihrer Kritikpunkte nämlich ist die Beeinträchtigung der Landschaft. Zudem würde die Brücke den Verkehr nicht entlasten, sondern eher noch zusätzlichen Fernverkehr in die Stadt bringen, der, statt wie geplant auf der neuen A17 um die Stadt herum zu fahren, die Brücke als Nord-Süd-Abkürzung durch die Innenstadt nutzen werde. Sie haben errechnet, dass die Elbque-



Blick in die Waldschlösschenstraße an der Ecke Stauffenbergallee/Radeberger Straße. Im „Untergeschoss“ der beschaulichen Straße würde der geplante Tunnel verlaufen, der den erhofften, in der Stauffenbergallee abtauchenden Verkehrsstrom auf halber Höhe des Elbhangs auf die Waldschlösschenbrücke entlässt.



zung mit den mittlerweile auf 157 Millionen Euro gestiegenen Baukosten die teuerste Stadtbrücke Deutschlands wäre und mindestens eine Million Euro Wartungskosten pro Jahr verschlinge, was den Instandhaltungskosten für die anderen fünf Dresdner Elbbrücken zusammen gleichkäme. Wer hat nun Recht? Hat die UNESCO das Recht, eine vor kurzem verliehene Auszeichnung zurückzuziehen, weil ihre Gutachter das Kleingedruckte der Bewerbung überlesen haben und ein Übersetzer die Fließrichtung der Elbe und damit den Standort der Brücke verwechselt hat? Hat der Stadtrat das Recht, das Renommee, das der Welterbestatus Dresden beschert, mit einem umstrittenen Bauprojekt aufs Spiel

zu setzen? Oder hätte er nicht viel mehr die Pflicht gehabt, dem Gutachter die Auswirkungen der Brücke in voller Tragweite zu präsentieren? Ob notwendig oder nicht notwendig – in Anbetracht der UNESCO-Bedenken scheint diese Diskussion in den Hintergrund gerückt. Viel wichtiger scheint jetzt die absurde Frage: Wie sichtbar ist die Brücke überhaupt? Die Debatte ist zu einem Wettstreit der Simulationen mutiert. Während die Gegner mit dicken Filzstiften über romantische Landschaftsaufnahmen malen oder Perspektiven vom Bogenfußpunkt verbreiten, wo die Brücke besonders massiv wirkt, benötigen Betrachter städtischer Simulationen eher eine Lupe, um den feinen

Strich im Gelände als etwaige Brücke auszumachen. Um beurteilen zu können, ob und in welchem Ausmaß der „Verkehrszug Waldschlösschenbrücke“ das geschützte Elbtal beeinträchtigt, hatte das Welterbezentrum eine so genannte Sichtfelduntersuchung angeregt. Im Einvernehmen mit der Stadt Dresden wurde damit das von Kunibert Wachten geleitete Institut für Städtebau und Landesplanung der RWTH Aachen beauftragt. Innerhalb weniger Wochen erarbeitete das Institut ein 120 Seiten starkes Gutachten. Das Ergebnis ist eindeutig: „Der Bau der Brücke an dieser Stelle wäre eine irreversible Schädigung der besonderen Qualitäten des Elbtals.“ Erstens reihe sich die Wald-

Die Elbauen unterhalb des Aussichtspavillons. Das beliebte Naherholungsgebiet ist von der Brücke nicht nur visuell, also in seiner räumlichen Integrität bedroht, sondern auch akustisch, in seiner Ruhe. Den Befürwortern in CDU, FDP und ADAC ist

„Erreichbarkeit wichtiger als das Ziel“, hat Dresdens Umweltbürgermeister Klaus Gabler die schildbürgerlichen Qualitäten der Planung auf den Punkt gebracht.

Fotos: Udo Meinel, Berlin

schlösschenbrücke nicht in die Kette der Dresdner Stadtbrücken ein, zweitens verstelle sie einige in der Wahrnehmung der Stadt wichtige Blicke auf die Silhouette Dresdens wie auf das Elbtal, und drittens zerschneide sie den zusammenhängenden Landschaftsraum des Elbbogens an der empfindlichsten Stelle irreversibel in zwei Hälften. „Das Weitegefühl wäre zerstört und langfristig verloren. Dies würde dieses besondere Landschaftserlebnis zunichte machen.“ Die Brücke selbst sehen sie „in ihren Dimensionen und Maßstäben, in ihrer gestalterischen Anmutung und technischen Ausstattung“ als einen „Sonderling“ in der Reihe der Dresdner Brücken innerhalb des Weltkulturerbe-Gebietes“.

Der Stadtrat hat den für März geplanten Baubeginn angesichts der Ereignisse vorerst aufgeschoben, die Stadt will nun beides: Brücke und Weltkulturerbetitel. Dass sich Unternehmen in Dresden ansiedeln, weil sie qualifizierte Mitarbeiter auch mit der kulturellen Prägung der Stadt locken können – davon will der Oberbürgermeister nichts wissen. Als er vor wenigen Wochen das Sichtgutachten vorstellte, sagte er: „Wir bauen die Brücke nicht weil sie schön ist, sondern weil sie notwendig ist.“ Doch dieses Argument ist ins Wanken geraten: Zählungen haben ergeben, dass der Verkehr auf den vorhandenen Brücken in den letzten fünf Jahren stärker zurückgegangen ist, als die neue Brücke entlasten soll. Die demographischen Prognosen lassen ein abermaliges Anwachsen des Fahrzeugaufkommens in der Zukunft nicht erwarten, im Gegenteil. Anfang Juli will die UNESCO auf ihrer Jahrestagung in Vilnius über den Status von Dresden beraten. Nicht viel Zeit für die Verantwortlichen, zur Besinnung zu kommen.