

Burger-Brücke oder nicht?

Nach Aussagen der Stadtverwaltung gegenüber der Dresdner Bevölkerung wie auch der UNESCO wird die Burger-Brücke gebaut – als Kompromisslösung. Ende Januar 2008 wurde der überarbeitete Brückenentwurf, die sog. Burger-Brücke, vorgestellt. Veröffentlicht wurden die Planungen in einer Broschüre der Stadt Dresden:

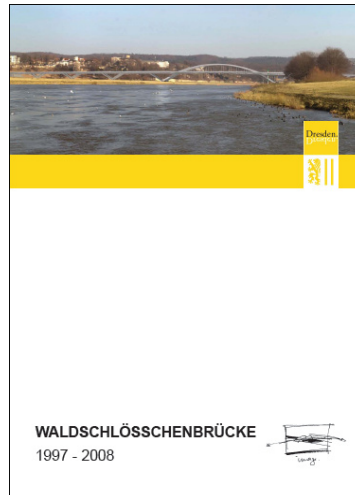


Abbildung 1: Broschüre der Stadt Dresden zur „neuen“ Waldschlösschenbrücke

Regierungssprecher Ulrich Wilhelm zitierte Bundeskanzlerin Angela Merkel mit den Worten: „Wir begrüßen die Initiative des Baudirektors der Frauenkirche, Eberhard Burger, eine sichtbar veränderte Variante als Kompromiss vorzulegen.“ Kurz nach der Vorstellung der Burger-Brücke schreibt der damalige Oberbürgermeister Lutz Vogel an den Direktor des Welterbezentrums in Paris, Francesco Bandarin. In dem Schreiben wird auf die oben genannte Broschüre verwiesen. Folgende Änderungen werden benannt und als Kompromiss angesehen:

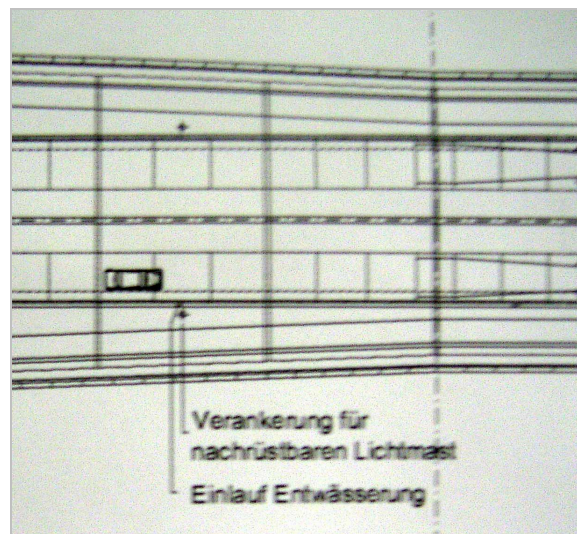
- die Beleuchtung wird in die Handläufe eingebaut, die Aufbauten entfallen;
- das Volumen der Brückenfüße wird um mehr als zwei Drittel verringert;
- durch Weglassen der Fußgängertreppen werden die Bögenanläufe sowie
- die stählernen Brückenbögen schlanker;
- der Tunnelmund wird besser in die Landschaftstopographie eingepasst und weist eine geringere Versiegelung als bisher auf;
- die Brücke wird um einen Meter verschmälert.

Abbildung 2: Auszug von Seite 1
aus dem Brief von Oberbürgermeister Lutz Vogel
an Francesco Bandarin vom Februar 2008

Auf diese Kompromissbereitschaft zu den entscheidenden Veränderungen wird seitens der CDU-Politik in der Folgezeit immer wieder hingewiesen. Wird denn aber – wie gegenüber der UNESCO und der Bevölkerung behauptet – tatsächlich die Burger-Brücke gebaut? Das erscheint mehr als fraglich:

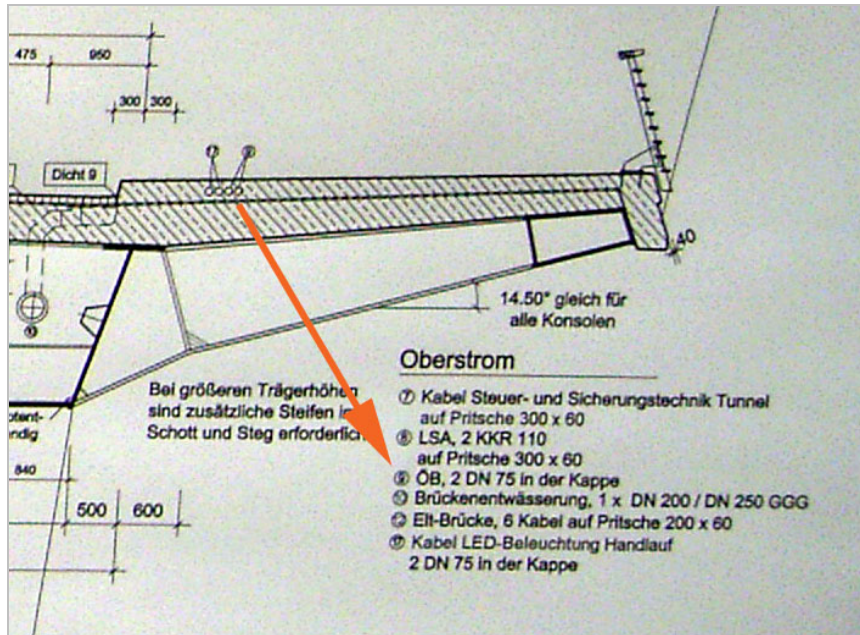
1 Beleuchtung

Der Bürger-Entwurf sieht vor, dass die Beleuchtungsaufbauten entfallen. Beleuchtet wird nur der Fuß- und Radweg durch eine im Handlauf befindliche Beleuchtungsanlage. Gebaut wird diese Variante. Doch wie ernst ist es den Beteiligten mit dem Beleuchtungskompromiss? In den Zeichnungen ist folgendes zu erkennen: Sämtliche Kanäle für die Straßenbeleuchtung sind im Brückenbauwerk bereits vorgesehen (siehe Schnitt). Die Verankerung für die Lichtmasten ist in der aktuellen Planung ebenfalls vorgesehen (siehe Grundriss-Zeichnung mit Änderungsvermerk vom 12.01.2009). Es ist also mit hoher Wahrscheinlichkeit davon auszugehen, dass die Beleuchtung dennoch gebaut wird. Diese ist dann ohne großen Aufwand einfach aufzusetzen auf die vorhandenen Verankerungen.



B	12.01.2009	Steffen	Entfallen Mastbeleuchtung + Bogenrampen, nachrüstbar; Neu Handlaufbeleuchtung; Überarbeitung Bogengeometrie + Geländer + Bogenfuß
Nr.	Datum	Name	Änderung
		 Landeshauptstadt Dresden Geschäftsbereich Stadtentwicklung Straßen- und Tiefbauamt	
Verkehrszug Waldschlösschenbrücke		Elbebrücke	
Planungsabschnitt 1		Ansicht, Grundriss	
B 025000 - Waldschlösschenbrücke		Maßstab 1:500	

Abbildung 3: Grundrisszeichnung zur Waldschlösschenbrücke (ausgestellt im Info-Punkt am Sudhausweg)



a	16.07.2008	SteffenLinke	Entfallen Mastbeleuchtung, nachrüstbar; Neu Handlaufbeleuchtung; Überarbeitung Bogengeometrie+ Geländer+Bogenfuß
Nr.	Datum	Name	Änderung
 <p>Landeshauptstadt Dresden Geschäftsbereich Stadtentwicklung Straßen- und Tiefbauamt</p>			
Verkehrszug Waldschlösschenbrücke Planungsabschnitt 1 B 025000 - Waldschlösschenbrücke		<p>Regelquerschnitt Vorland linkselbisch</p> <p>Maßstab 1:100, 1:50, 1:25, 1:5, 1:2</p>	

Abbildung 4: Regelquerschnitt der Waldschlösschenbrücke (ausgestellt im Info-Punkt am Sudhausweg, ÖB: öffentliche Beleuchtung)

2 Brückenfüße

Das Volumen der Brückenfüße wird tatsächlich verringert und in etwa so ausgeführt, wie im Bürger-Entwurf vorgesehen. Durch die Verringerung des Fußes kommt allerdings das Brückenlager nun tiefer und in den Bereich eines 5-Jährigen Hochwassers. Dies führt zu erhöhten Wartungsaufwendungen. Hinzu kommt (nach Angaben eines beteiligten Ingenieurs im Info-Punkt) eine zusätzliche Strebe zwischen den Bögen, um die Steifigkeit der Konstruktion zu gewährleisten.

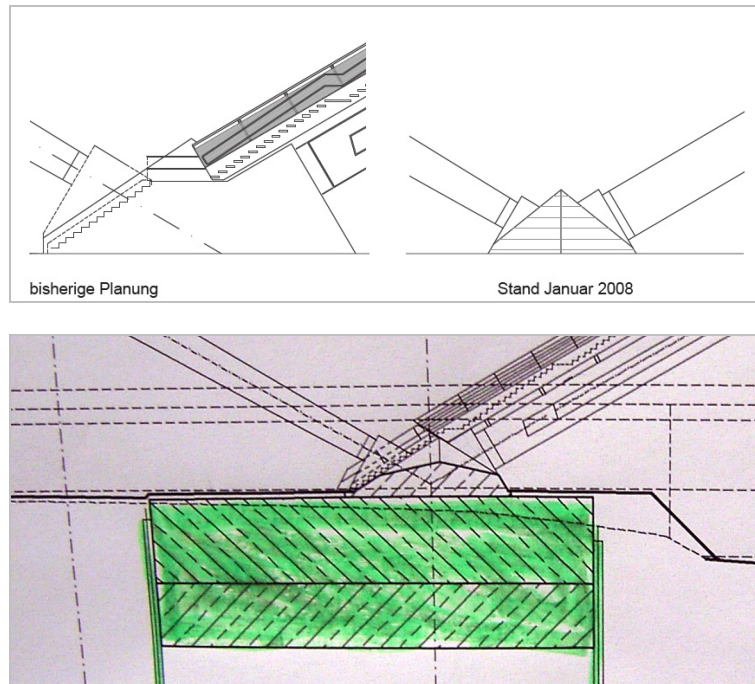


Abbildung 5: oben: Vergleich der Bogenfuß-Ausführung
(aus der Broschüre der Stadt Dresden, Seite 8)
unten: Aktuelle Bauzeichnungen
(ausgestellt im Info-Punkt am Sudhausweg)

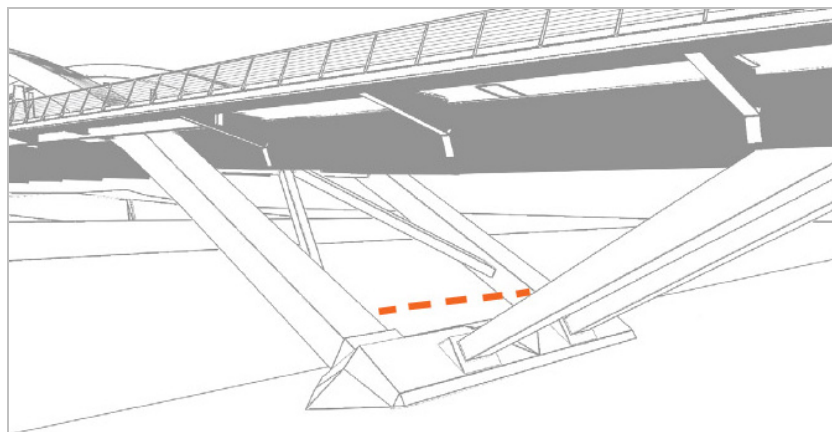
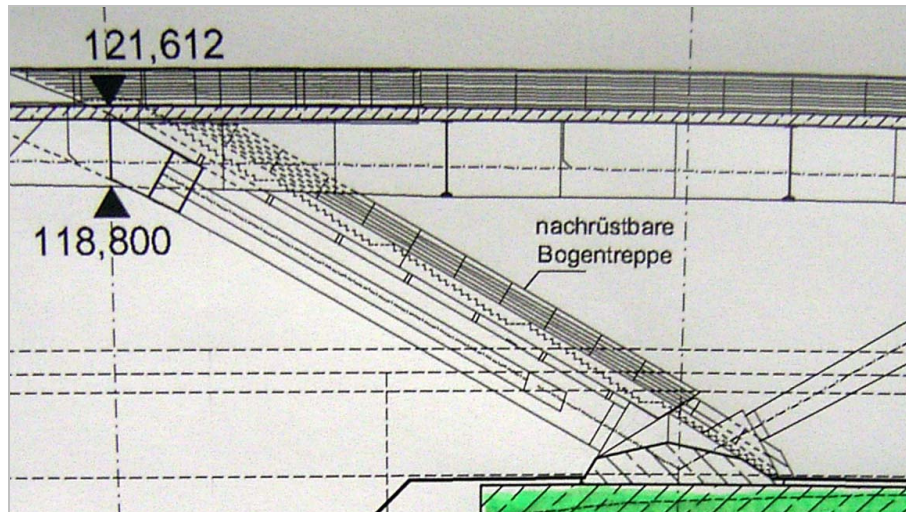


Abbildung 6: Bogenfuß der Burger-Brücke,
rote Markierung: zusätzliche Strebe
(aus der Broschüre der Stadt Dresden, Seite 9)

3 Fußgängertreppen

Der Bürgerentwurf verspricht, durch das Weglassen der Aufgänge die Bogenanläufe zu verschlanken. In den Zeichnungen ist jedoch die „nachrüstbare Bogentreppe“ bereits eingezeichnet. Ähnlich wie die Beleuchtung sind die Treppen also – trotz gegenteiliger Beteuerung – fest eingeplant.



8	12.01.2009	Staffen	Erfüllen Mastbeleuchtung • Bogentreppe, nachrüstbar; Neu-Handlaufbeleuchtung Überarbeitung Bogengeometrie • Geländer • Bogentritt
Nr.	Datum	Name	Änderung
 Landeshauptstadt Dresden Geschäftsbereich Stadtentwicklung Straßen- und Tiefbauamt			
Verkehrszug Waldschlößchenbrücke		Elbebrücke	
Planungsabschnitt 1		Längsschnitt rechtsseitig	
B 025000 - Waldschlößchenbrücke		Maßstab 1:250	
Aufbestab			

Abbildung 7: Die in der Bürger-Brücke nicht vorhandenen Treppenaufgänge werden in den aktuellen Planungen bereits als „nachrüstbar“ vorgesehen (ausgestellt im Info-Punkt am Sudhausweg)

4 Brückenbogen

In der Pressekonferenz zur Vorstellung der Burger-Brücke im Januar 2008 hieß es: „Durch [...] einen schlankeren Brückenbogen werden die Blickbeziehungen zu den Elbschlössern und der Dresdner Altstadt-Silhouette weniger beeinträchtigt.“ Die von den Politikern herbeigeredete, „deutlich sichtbar“ schlankere Ausführung des Bogens ist tatsächlich kaum wahrnehmbar: Von 1,70 Meter auf 1,40 Meter soll der Bogen im Scheitel verschlankt werden. Dies ist eine Reduktion um 17,5%. Diese Reduktion wird wohl nach den Bauzeichnungen auch so ausgeführt. Erkauft wird dies mit erhöhtem Materialaufwand durch entsprechend dickere Stahlbleche.

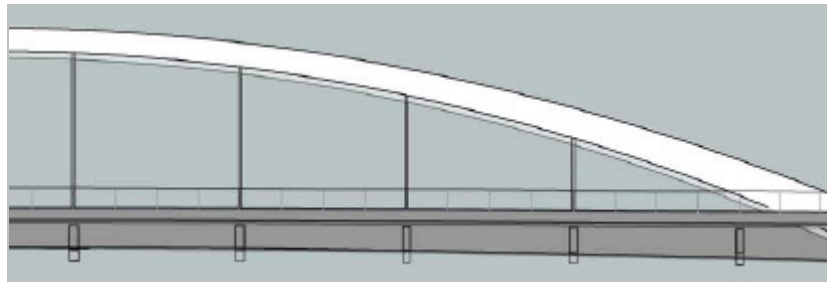


Abbildung 8: Ein Vergleich von altem und neuem Bogen zeigt die kaum wahrzunehmende Reduktion (aus der Broschüre der Stadt Dresden, Seite 10)

5 Tunnelmund

Hierzu gibt es offensichtlich einige kleinere Korrekturen gegenüber dem Burger-Entwurf. Dazu zählen z.B. Bepflanzungen auf dem Tunnel im Burger-Entwurf (die so nicht möglich sind) sowie die veränderte Ausführung des Treppenaufganges zur Bautzner Straße.

6 Brückenbreite

In der Broschüre der Stadt werden folgende Schnittzeichnungen präsentiert (Seite 17/18). Dazu heißt es (Seite 18): „Die Breite der Brücke wird bestimmt durch die gesetzlichen Anforderungen. Die bisherige Planung stellt bereits eine Optimierung der notwendigen Breiten im Bereich des Geh- und Radwegs dar. Durch den Wegfall der Mastleuchten kann der Sicherheitsabstand zwischen Straße und Geh- und Radweg um jeweils 50 cm verringert werden, was insgesamt eine Reduzierung der Brückenbreite um 1,00 m ermöglicht.“

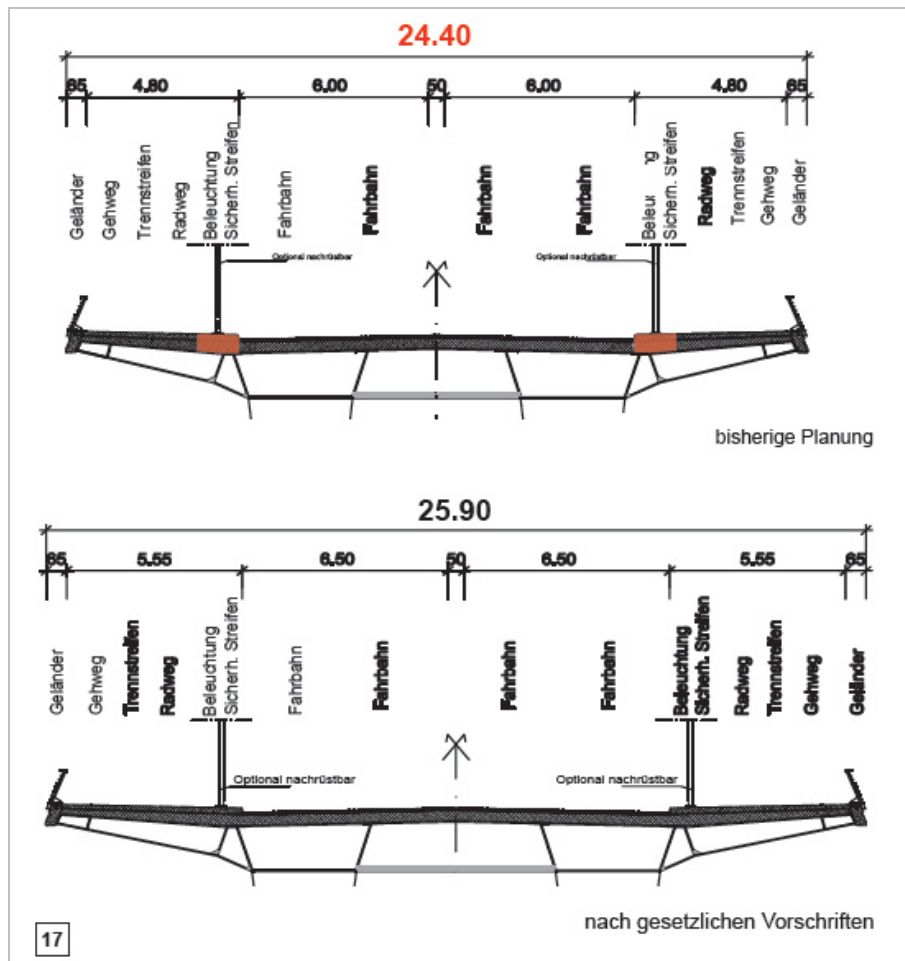


Abbildung 9: Regelschnitte durch die Brücke
(aus der Broschüre der Stadt, Seite 17)

Die Summe der Einzelmaße in der „bisherigen Planung“ ergibt 23,40 Meter – darüber steht jedoch 24,40 Meter. Es ist wohl anzunehmen, dass den erklärten Einzelmaßen mehr zu glauben ist. Als Fahrbahnbreite ist 6,00 Meter angegeben. Der Schnitt „nach gesetzlichen Vorschriften“ zeigt 6,50 Meter Fahrbahnbreite sowie 5,55 Meter Rad- und Gehwegbreite. Die bisherigen Planungen waren also nicht gesetzeskonform?

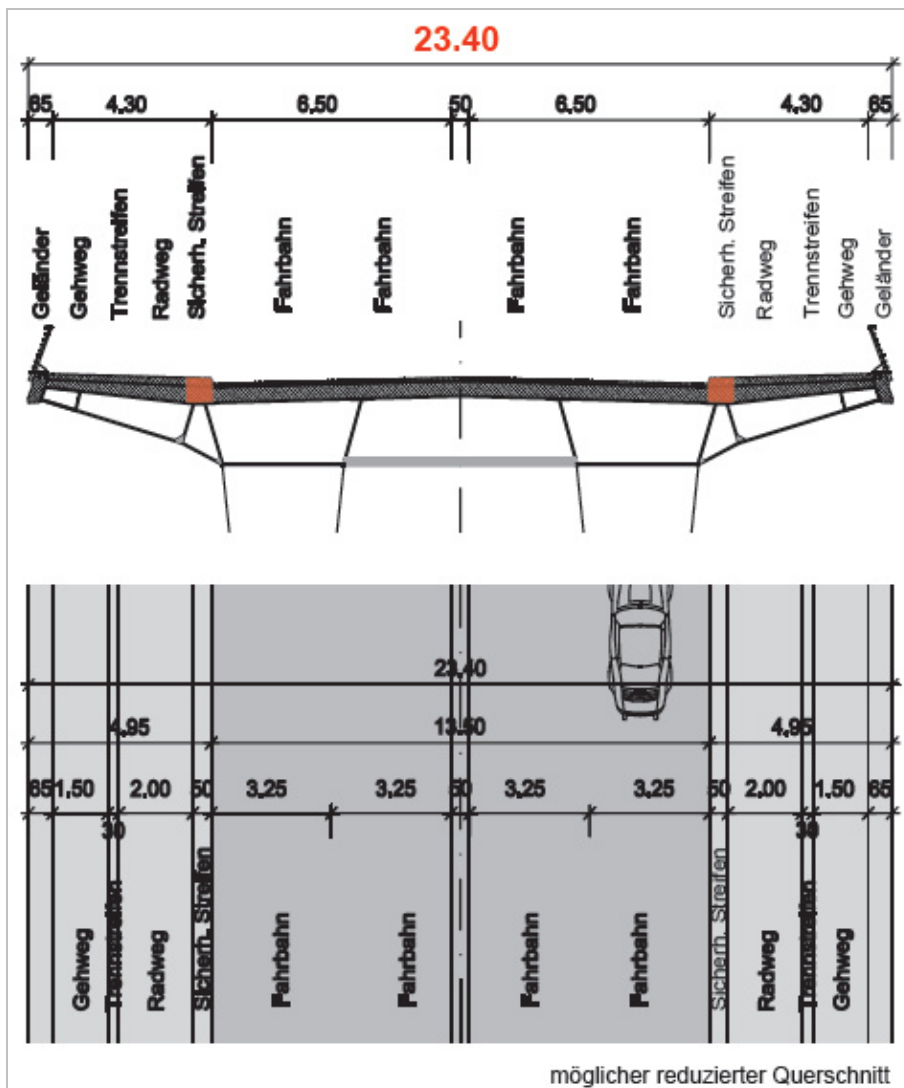


Abbildung 10: Regelschnitte durch die Brücke
(aus der Broschüre der Stadt)

Die Verbesserungen der Bürgerbrücke im „möglichen reduzierten Querschnitt“ ergeben aber einen Sinn: Die Fahrbahnbreite wird mit 6,50 Meter an die gesetzlichen Vorschriften angepasst – zu Lasten der Streifen für die Beleuchtung (0,5 Meter pro Seite), die ja angeblich entfallen soll. Dass der Geh- und Radweg nicht den gesetzlichen Vorschriften entspricht, scheint nicht zu stören. Das verwundert schon – sollen doch genau dort ach so viele Leute die Brücke zu Fuß und mit dem Rad queren. Offensichtlich weiß die Stadt genau, das nur mit einem geringen Aufkommen am Fußgängern oder Radfahrern zu rechnen ist und somit die Breite unter den gesetzlichen Vorschriften gehalten werden kann.

