

Verschiedene Aspekte komplexer Bilanzen

**Aus der Leserpost: Zwei
 Zuschriften zum Artikel
 über die Wirkung der
 Waldschlößchenbrücke**

Zum Artikel »Wie sich die Waldschlößchenbrücke auswirkt« (UJ 20/2014, Seite 3) schreiben Prof. Marcus Köhler und Prof. Thomas Will (Fakultät Architektur):

Die Rechnung, die uns Prof. Werner Schnabel in seinem Artikel präsentiert, wirkt beeindruckend und schlüssig: Innerhalb eines eng gesteckten Referenzrahmens verdeutlicht er »den Nutzen, den Zeitgewinn und die Kraftstoffersparung durch das einstige Streitobjekt«. Auch Kritiker müssen eingestehen, dass die Rechnung im besten Sinne aufgeht. Aber tut sie dies wirklich? Waren da nicht noch andere Vorbehalte, die sogar Thema gerichtlicher Auseinandersetzungen wurden und noch sind? Der Verkehrsplaner muss auf diese Sachverhalte nicht eingehen, wenn er streng seine Fragestellung verfolgt. Doch Schnabel tut dies nicht. Er benutzt seine verkehrstechnischen Erkenntnisse für einen Rundumschlag, der das Bedauern um demokratische Meinungsäußerung (»Wie heute bei jeder größeren Baumaßnahme setzen nun leider die Widerstände ... ein.«) ebenso einschließt wie ungesicherte Pauschalisierungen (»Wie die Mehrheit der Dresdner sich auf die neue Brücke freute ...«). Man muss davon ausgehen, dass es an der TU Dresden, etwa im Bereich der

Denkmalpflege und Ökologie, Kolleginnen und Kollegen gibt, die durch seriöse Untersuchungen zu anderen Ergebnissen kommen würden, so dass man im Sinne der Universitas auf den Beitrag nur entgegen kann: rechnerisch vermutlich richtig, akademisch falsch, da einseitig und unnötig tendenziös.

Zum selben Artikel schreibt Prof. Ulrich Fastenrath (Juristische Fakultät):

... Diese Zuschrift will nicht die Diskussion um die Brücke neu eröffnen, sondern nur die Aussagen im Beitrag des Kollegen Prof. Werner Schnabel in der UJ 2014, Nr. 20, kritisch hinterfragen.

Wenn ich als straßenverkehrstechnischer Laie den Beitrag richtig lese, geht es darin im Wesentlichen um zwei Kernthesen. Die erste lautet: Die Waldschlößchenbrücke lohnt sich für den Schwerlastverkehr nicht als Abkürzung, und sie wird auch nicht als solche genutzt. Denn die kürzere Entfernung vom Dresdner Norden in den Süden wird mit einer erheblich längeren Fahrzeit gegenüber der Umfahrung Dresdens auf der Autobahn erkaufte. Freilich betrafen entsprechende Befürchtungen vor der Brückeneröffnung nur die verkehrsarme Nachtzeit, nicht aber den Normalverkehr am Tag oder gar den Berufsverkehr, auf die sich Schnabels Zeitmessungen beziehen. Für die relevanten Zeiten fehlen also die Zahlen. Auch die insgesamt zu verzeichnende Abnahme des Lastverkehrs sagt über die Verteilung auf die Tageszeiten nichts. Und auf das Verhalten von PKW-Fahrern, die ebenfalls Lärm- und Schadstoffbelastungen verur-

sachen, geht Prof. Schnabel gar nicht ein. Wie dem auch sei, wenn die Stadt Dresden seiner Forderung folgt und die kritischen Knotenpunkte im Zuge der Brückenroute entschärft, würde das die Kalkulation der Kraftfahrer ändern und könnte dann doch zu einer stärkeren – und unerwünschten – Verkehrsverlagerung auf die Waldschlößchenbrücke und durch die angrenzenden Wohngebiete führen.

Die zweite These geht dahin, dass sich durch die neue Brücke der Verkehrsfluss in Dresden deutlich verbessert habe, womit neben der Zeitersparnis auch ein verringerter Kraftstoffverbrauch und CO₂-Ausstoß verbunden seien. Isoliert und für die einzelne Fahrt ist das richtig. Daraus lässt sich aber nicht auf eine Reduktion von Schadstoffemissionen insgesamt schließen. Denn bekanntlich generiert die gute Gelegenheit zusätzlichen Verkehr. Das wird durch die Zahlen der Untersuchung bestätigt. Während auf der Carolabrücke und dem Blauen Wunder werktags nur ein Minus von insgesamt 8000 Fahrzeugen zu verzeichnen ist, wurde die Waldschlößchenbrücke (vor der Sperrung der Albertbrücke) von rund 28000 Fahrzeugen täglich befahren. Wer eine Energie- oder Umweltbilanz aufstellen will, muss dieses Plus an Fahrten berücksichtigen. Dass dies geschehen ist, lässt sich dem Beitrag in der UJ (die Suche im SLUB-Katalog und bei Google hat leider keine ausführlichere Untersuchung zutage gefördert) nicht entnehmen.

Nicht stehen bleiben kann der ein passant eingestreute Vorwurf von Prof. Schnabel an die Brückengegner von einst, ihr Widerstand habe »letztendlich« dazu

geführt, »dass dem Dresdner Elbtal der Weltkulturerbetitel aberkannt wurde«. Selbstverständlich hätte das Welterbekomitee das Elbtal nicht aus der Welterbeliste gestrichen, wenn es keine Kenntnis vom Bau der Waldschlößchenbrücke erhalten hätte. In der Welterbekonvention steht aber nichts von Titeln und deren Aberkennung. Vielmehr regelt sie, dass Kultur- und Naturgüter »von außergewöhnlichem universellem Wert« in einer Liste geführt werden und dass jeder Vertragsstaat »alles in seinen Kräften Stehende« tun muss, um das Weltkultur- und -naturerbe auf seinem Territorium »in Bestand und Wertigkeit« zu schützen, zu erhalten und »seine Weitergabe an künftige Generationen sicherzustellen«. Dieser Verantwortung ist Dresden nicht nachgekommen, indem es mit dem Bau der Waldschlößchenbrücke die Wertigkeit des Elbtals nach Auffassung des Welterbekomitees unwiederbringlich herabminderte. Als Weltkulturerbe hatte das Elbtal damit aufgehört zu existieren. Das ist der Grund für die Streichung.

Die Deutsche UNESCO-Kommission breitet darüber gnädig den Schleier des Vergessens, indem sie das Dresdner Elbtal einfach aus der von ihr veröffentlichten deutschsprachigen Welterbeliste (<http://www.unesco.de/welterbeliste.html>) gelöscht hat. In der – von der Welterbekommission geführten – offiziellen »World Heritage List« (<http://whc.unesco.org/en/list/>) hingegen ist das »Dresdner Elbe Valley« weiterhin aufgeführt, allerdings durchgestrichen und versehen mit dem Vermerk »Delisted 2009« – als stete Mahnung an die Welt, wie man es nicht machen darf.

Messungen auch im Nachtverkehr

**Prof. Werner Schnabel geht
 mit folgenden Ergänzungen
 auf die in den Zuschriften
 geäußerten Zweifel ein**

Im Beitrag des Dresdner Universitätsjournals 20/2014 zur verkehrlichen Wirksamkeit der Waldschlößchenbrücke konnten nur die wesentlichsten Ergebnisse der umfangreichen Untersuchung dargestellt werden. Nachstehend deshalb folgende Ergänzungen:

1. Zur vermeintlichen Nutzung der »Abkürzungsstrecke« durch den Schwerverkehr über die neue Brücke anstelle der Autobahnumfahrung liegen umfangreiche Aussagen, selbstverständlich auch zum Nachtverkehr, vor. Die Reisezeiten in der verkehrsschwachen Zeit (22 bis 6 Uhr) betragen über

- die Waldschlößchenbrücke 27,4 Minuten,
- die Westumfahrung 26,6 Minuten und
- die Autobahnumfahrung 20,0 Minuten.

Im Zeitabschnitt von 22 bis 6 Uhr verkehren über die Waldschlößchenbrücke

werktags im Durchschnitt lediglich knapp 70 Schwerlastfahrzeuge! Zum Vergleich: Ein Wert, der in ähnlicher Größenordnung auch auf der Carolabrücke zu verzeichnen ist.

Dass die Nutzung der Abkürzungsstrecke für den Schwerverkehr (SV) völlig bedeutungslos ist, belegen auch die Verkehrsdaten der Dauerzählstelle Radeburger Straße für den Schwerverkehr vor und nach der Eröffnung der Waldschlößchenbrücke, die wie folgt aussehen:

- vorher 2012 (ohne Br.): 2167 SV-Fz/24h
- nachher 2014 (mit Br.): 1967 SV-Fz/24h.

Zur Erläuterung: Unmittelbar nach der Autobahnanschlussstelle Dresden-Hellerau wird der Verkehr auf der Radeburger Straße durch eine sogenannte Pegelzählstelle im Zuge der städtischen Nord-Süd-Route permanent erfasst. Wäre der von Prof. Fastenrath befürchtete Effekt eingetreten, hätte der Nachher-Wert extrem in die Höhe schnellen müssen.

2. Der gesamte Verkehr über die städtischen Elbebrücken bewegt sich werktags in einer Größenordnung von etwa 200 000 Kfz/24h:

- 2012: 197 250 Kfz/24h

- 2013: 203 700 Kfz/24h
- 2014: 202 600 Kfz/24h.

Wie man sieht, hält sich der zusätzlich generierte Verkehr in Grenzen. Diese Mehrbelastung der neuen Brücke wird aber bei Weitem durch die Entlastung der Nachbarbrücken ausgeglichen. Um diese Zusammenhänge zu berücksichtigen, erfolgte die Nutzenermittlung sehr restriktiv, indem lediglich 70 % des Gesamtverkehrs der Waldschlößchenbrücke in die Ermittlungen einbezogen wurden.

3. Auf einen wichtigen Sachverhalt zur Brückenproblematik muss noch hingewiesen werden, nämlich, dass katastrophale Verkehrsverhältnisse bei gesperrter Albertbrücke im städtischen Brückenverkehr ohne die Existenz der neuen Brücke zu verzeichnen wären.

Abschließend sei daran erinnert, dass es 2005 einen Bürgerentscheid mit einem klaren Votum (68 %) für den Bau der Waldschlößchenbrücke gegeben hat und die Einweihung der Brücke am 24. und 25. August 2013 mit einem überwältigenden Brückenfest gefeiert worden ist.

Prof. Werner Schnabel

Andere Sorgen

Der Beitrag Prof. Werner Schnabels (UJ 20/2014, S. 3) sollte auf der Basis von Verkehrsfluss- und weiteren Untersuchungen darstellen, wie sich das anfänglich heiß umstrittene Bauwerk auf den Straßenverkehr in Dresden auswirkt. Nicht mehr und nicht weniger. Das kann im Rahmen einer Zeitungsveröffentlichung nur in groben Zügen gelingen. Und es wäre ohne Bezugnahme auf frühere Annahmen nur eingeschränkt hilfreich.

Eine Wiederbelebung früherer polemischer, ideologisch vorgeprägter Streitrituale zwischen einstigen Brückenbefürwortern und -gegnern war nicht das Ziel. Ob bessere Verkehrsbedingungen grundsätzlich automatisch zusätzlichen Verkehr nach sich ziehen oder nicht, ob zusätzlicher Verkehr automatisch etwas Schlechtes oder auch Ausdruck besseren Verbunden-Seins ist, ob das Dresdner Elbtal von der Welterbe-Liste zu Recht wieder gestrichen wurde oder weil Brückengegner gegen die pro Welterbe gefallene Entscheidung mit »Erfolg« aktiv wurden – all dies sollte mit dem Beitrag nicht erörtert werden. Dresden hat andere Sorgen als die einer Rückkehr zu alten Grabenkriegen.

Mathias Bäuml