

- Durch die offene **Tunnelbauweise** sind in der Bauphase im Elbbereich durch Umgehungskanal und Baudock (Größe 100 x 60 m, mit 17 m Tiefe) für die Röhrenfertigung erhebliche Eingriffe notwendig. Auch der nördliche **Elbhgang** muss für die Tunnelanbindungen komplett „**geöffnet werden**“.
- Im Bereich der Bautzner Straße stadteinwärts müssten für die **Tunnelanbindung** aufgrund des nicht zulässigen Tunnelanstieges z.T. denkmalgeschützte und bereits aufwändig sanierte oder neu errichtete Gebäude sowie Kleingärten abgerissen werden. Die Höhe der Entschädigungskosten und die Länge der Prozesse sind überhaupt nicht abzuschätzen. Die Tunnelbefürworter sehen intern das Problem, da sie die Tunnelzufahrt stadtauswärts mit einer Tunnelrampe in die Radeberger Straße verlegen. Aber dazu macht man wiederum keine detaillierten Angaben in der Öffentlichkeit.
- Der **Tunnelanstieg** sollte bei max. **3 Prozent** liegen. Bei einem größeren Anstieg sind gesetzlich vorgeschriebene kostenintensive Sicherheitsmaßnahmen u.a. für den Bus- und LKW-Verkehr zu treffen. Eine Neigung von über 5 Prozent ist kaum genehmigungsfähig. Die Tunnelbefürworter liegen bei über 5 Prozent, denn sie wollen die bereits genehmigten Brückenverbindungen beidseitig der Elbe nutzen. Das ist aber nicht zu realisieren!
- Die **Tunnelüberdeckung** im Bereich der Elbe soll entsprechend den Anforderungen des Wasser- und Schifffahrtsamtes 4 m betragen. Die Tunnelbefürworter gehen von einem „kurzen Tunnel“ mit 1100m Länge mit einem Abstand von nur 1 m zur Elbsohle aus, um knapp unter 5 Prozent Anstieg zu kommen. Dieser „Kunstgriff“ ist aber nicht möglich!
- Um eine **Förderfähigkeit** zu erreichen, muss eine mehrspurige Tunnelvariante, wie bei der Brücke, realisiert werden. Das ist aber bei den Tunnelbefürwortern nicht gewährleistet bzw. nicht vorgesehen. Wenn die Mehrspurigkeit nicht umgesetzt wird, hat die Stadt keinen zukunftsfähigen Verkehrszug und muss sehr wahrscheinlich die vollen Baukosten tragen!
- Bei einer technisch vernünftigen Lösung liegen die **Tunnelzufahrten** in der Stauffenbergallee zwischen Regierungspräsidium und MDR-Landesfunkhaus sowie vor dem Herzzentrum Dresden in der Fetscherstraße. In der Bautzner Straße liegen diese am Park des Schlosses Albrechtsberg bzw. in der Nähe der Neustadt an der Radeberger Straße. Die Tunnelbefürworter wollen die Probleme im Bereich der Bautzner Straße dadurch lösen, indem – neben der Tunnelrampe in der Radeberger Straße – die stadteinwärtige Zufahrt über eine unterirdische große Kreisrampe im Elbhgang, wie in einem Parkhaus, erfolgt. Damit können aber alle

bereits genehmigten **Zufahrten**, wie von den Brückengegnern stets betont, **nicht genutzt werden!**

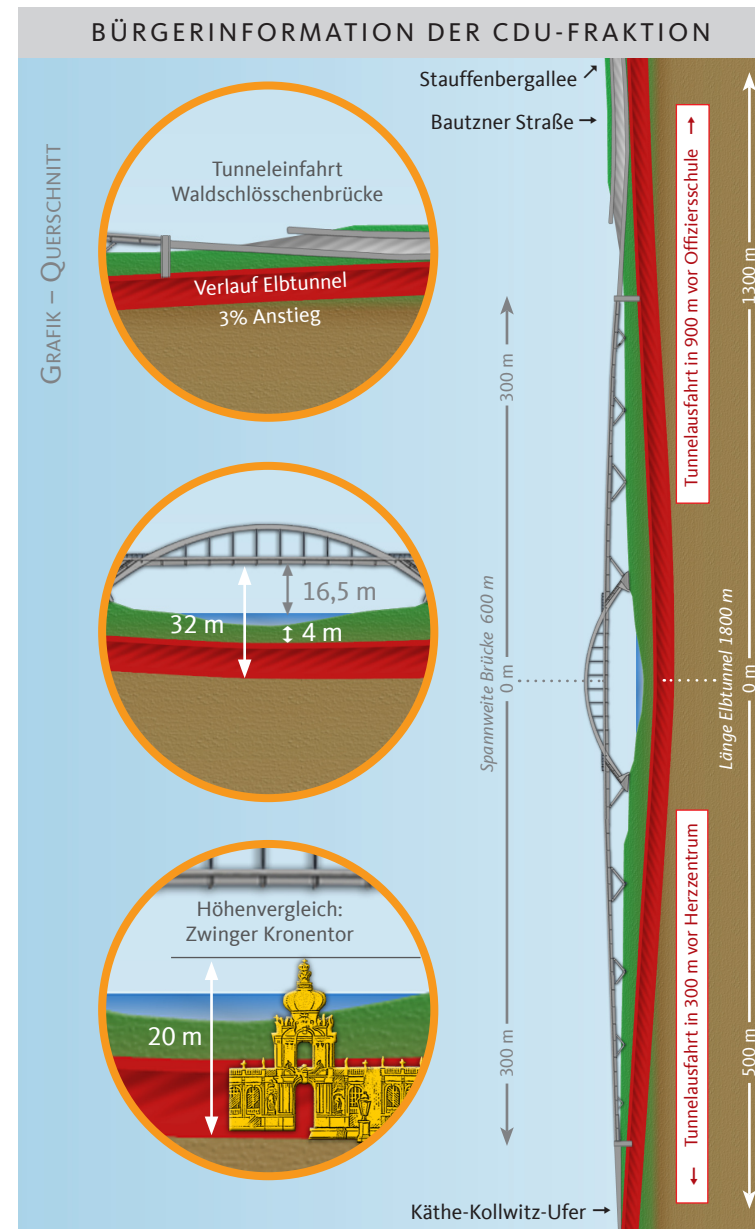
- Die **Mehrkosten** der **Tunnellösung** gegenüber der Brücke liegen bei über € 30 Mio. für einen, aber nicht darstellbaren, 1100 m langen Tunnel. Darin sind die bereits getätigten Ausgaben und die Schadensersatzansprüche von über € 20 Mio. nicht enthalten. Tatsächlich dürfte der Elbtunnel bis zu 1800 m lang und damit insgesamt **bis zu € 100 Mio. teurer als der Brückenzug** werden. Die Wartungskosten sind über dreimal höher als bei einer Brücke und liegen bei **weit über € 1 Mio.** p.a.
- Die **Realisierung** des Tunnelprojektes nimmt bei sehr optimistischen Annahmen einen Zeitraum von über sieben Jahren in Anspruch. Realistisch sind aber **weit über zehn Jahre**. Zudem liegen für alle Tunnelvarianten von EIBS, der BI Verkehrsfluss und von Dr. Heinze **nur erste Grundlagenermittlungen** oder Ideen, laut einer **Stellungnahme der Beratenden Ingenieure BUNG** aus Juni 2007, vor. Es sind nach den Vorschriften aber weitere fünf zeit- und kostenintensive Schritte bis zur Auftragsvergabe erforderlich. Das alles ist, lt. Baubürgermeister Feßenmayr, beim Verkehrszug Waldschlösschenbrücke bereits abgeschlossen. Das Regierungspräsidium stellt dazu ergänzend fest, dass bis zur Genehmigungs- und Ausführungsplanung noch hydrologische Gutachten, Naturschutzüberprüfungen und ein Umweltverträglichkeitsgutachten vorliegen müssen.

Gewichtet man alle **Fakten sachlich und unvoreingenommen**, und diese werden von den Brückengegnern offenbar wissentlich negiert, so kommt nur eine Brücke und zwar die bereits genehmigte infrage. Dresden braucht dringend eine Entlastung des innerstädtischen Verkehrs und eine direkte Verbindung des Dresdner Nordens zum UNI-Klinikum. Die Probleme bei Hochwasser und bei Straßenbaumaßnahmen im Bereich des **Blauen Wunder** führen zu extremen Verkehrssituationen. Außerdem muss das Blaue Wunder aufgrund des Bauzustandes in spätestens 20 Jahren ersetzt werden. Deshalb ist eine **zügige Umsetzung des Bürgerentscheides** notwendig. Alle müssen jetzt daran mitarbeiten, dass die UNESCO ihren Beschluss zum Wohle Dresdens und der Demokratie zurücknimmt. Wir fordern die Brückengegnern auf, die Tatsachen und Fakten endlich zur Kenntnis zu nehmen und von weiterer Geldverschwendung abzusehen. **Die unselige Spaltung unserer Stadt muss endlich überwunden werden.**

Die CDU-Stadtratsfraktion hat nicht für die Schuldenfreiheit von Dresden gekämpft, damit Rot-Grün und Brückengegnern ihre nicht nachvollziehbare Politik zulasten unserer Stadt und seiner Bürger fortsetzen.



Waldschlösschenbrücke – eine unendliche Geschichte!



Warum ist ein Tunnel nur eine Scheinalternative?

Dresden hat mit der jetzt „umstrittenen“ Brücke den UNESCO-Welterbetitel in 2004 erhalten. Rot-Grün und die Brückengegner in unserer Stadt hatten nicht geglaubt, dass die Mehrheit der Dresdner beim anschließenden Bürgerentscheid in 2005 sehr deutlich für diese Brücke votiert. Um ihr demokratisch nicht legitimes Ziel, den Bau der Brücke zu verhindern, hat man die UNESCO gegen den Bürgerentscheid instrumentalisiert. Somit ist der Titel seit 2006 gefährdet. Für die verfahrenere Situation mit der UNESCO und die Spaltung unserer Stadt sind einzig und allein Rot-Grün und die Brückengegner verantwortlich. Mit Tricks wollten sie den Rechtsstaat aushebeln, umso die Bindefrist für den Baubeginn verstreichen zu lassen.

Rot-Grün und den Brückengegnern wurde durch alle (!) Gerichte bestätigt, dass ihre Aktionen einen Rechtsbruch darstellen. Nunmehr findet man eine Fledermaus, die es eigentlich in diesem Bereich nach Expertenmeinung gar nicht gibt. Dadurch wird der Baubeginn weiter verzögert. Man beschädigt mit dieser Aktion nicht nur den auch von der CDU-Stadtratsfraktion befürworteten Naturschutz, sondern auch die von den Linken immer wieder geforderte direkte Demokratie. Dadurch wird das Ansehen unserer Stadt inzwischen weltweit der Lächerlichkeit preisgegeben.

Was ist das Ziel der Befürworter einer anderen Brücke?

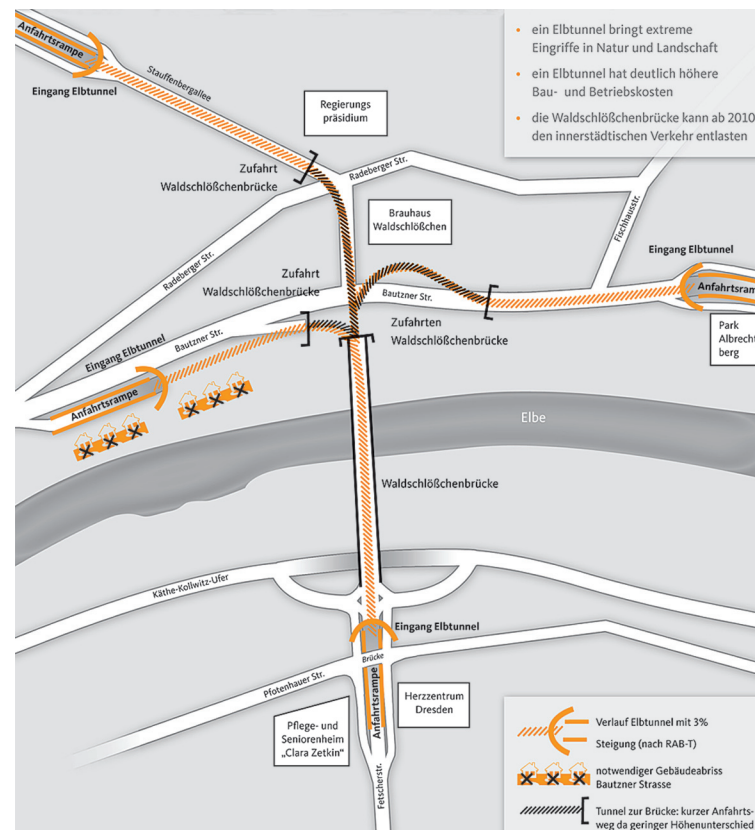
Es ist vollkommen unverständlich wie die Linken zu der irrigen Annahme kommen, dass eine andere Brücke die UNESCO umstimmen könnte. Dafür gibt es bis heute keine Anzeichen. Man hat sich von den „Tunnelbefürwortern“ instrumentalisieren lassen. Die Umplanung der Brücke führt zu einem komplett **neuen Planungsverfahren mit allen Einspruchsmöglichkeiten**, die die Brückengegner erneut nutzen werden. Neben der Zeit und den Kosten für Verfahren sowie Neuplanung, gibt es Schadensersatzansprüche der Unternehmen. Die gesamten **Zusatzkosten liegen bei über € 20 Mio.** Diese Brücke könnte frühestens ab 2013 fertiggestellt sein. Der bereits genehmigte Verkehrszug aber schon in 2010.

Was wollen die Tunnelbefürworter erreichen?

Es ist ihnen vollkommen gleichgültig, dass bisher schon über € 30 Mio. ausgegeben wurden. Die Neuplanungen inklusive der Schadensersatzansprüche liegen zusätzlich im zweistelligen Millionenbereich. Erste Berechnungen gehen von **Zusatzkosten von über € 50 Mio.** aus. Tatsächlich werden diese aber, wie später ausgeführt, deutlich höher sein. Die Tunnelbefürworter wollen im Prinzip weder eine Brücke noch einen Tunnel. Sie sehen die planungsrechtlichen Schwierigkeiten, nehmen dazu aber wohlweislich in der Öffentlichkeit nicht konkret Stellung. **Wir aber wollen sachlich und fachlich korrekt zur**

Aufklärung mit dieser Bürgerinformation beitragen. Jeder Tunnel muss nach Auffassung aller Fachleute in **offener Bauweise im Elbtal** errichtet werden, denn mit einer Tunnelvortriebmaschine kann man bei den örtlichen Gegebenheiten nicht operieren. Die weit über 200 000 m³ Abraum müssen mit tausenden von LKW bis zu zwei Jahre sofort abtransportiert werden. Im Hochwassergebiet der Elbe darf er nicht zwischengelagert werden. Außerdem ist die Schifffahrt einspurig an der Baustelle mit Ampeln über einen neuen **Hilfsskanal** mit 800 m Länge zeitweise umzuleiten. Umwelt- und Naturschützer, Weiße Flotte sowie Binnenschiffer werden „begeistert“ sein!

GRAFIK – DRAUFSICHT



Die **Baukosten** für einen Tunnel, der verkehrstechnisch mit der Brücke vergleichbar ist, liegen inklusive der bereits getätigten Vorkosten für die Brücke bei **über € 250 Mio.** Der gesamte **Verkehrszug Brücke** kostet aber nur **€ 160 Mio.** Dazu kommen noch jährlich mindestens **dreimal so hohe Betriebskosten** für den Elbtunnel.

In einer Veranstaltung im Lingnerschloss hat der SPD-OB Kandidat Dr. Lames sinngemäß ausgeführt: Der verstorbene Prof. Nadler würde sich im Grab umdrehen, wenn er von der Brücke erfahren würde. Der gleiche Dr. Lames hat eine Denkwerkstatt zu einer „UNESCO-verträglichen Brücke“ einige Monate später massiv gefordert. Was gilt denn nun? Ist dieser Kandidat ein verlässlicher Partner im Rat und als OB? Wohl kaum! Auch die OB-Kandidatin der Grünen Eva Jähnigen hat direkt nach Bekanntgabe des Ergebnisses des Bürgerentscheides festgestellt, dass die Brücke nie gebaut wird. Was ist das für ein Demokratieverständnis!

Für die Umsetzung des Bürgerentscheides und gegen Scheinlösungen!

Die CDU-Stadtratsfraktion setzt sich für den Bau der genehmigten Brücke ein und lehnt alle anderen Lösungen ab. Die UNESCO muss ihren Standpunkt überprüfen, denn der Sinneswandel ist genauso wie die Aberkennung des Welterbetitels, nicht hinnehmbar. Dafür sollten sich alle Dresdner mit uns gemeinsam einsetzen!

Den Zeichnungen können Sie entnehmen, warum die **Tunnelvariante keinen Sinn macht.** Dies wird durch die nachfolgenden Argumente untermauert. Ein Tunnel an dieser sensiblen Stelle ist ein sehr komplexes Bauwerk und nicht so simpel, wie die Tunnelbefürworter uns immer wieder, ohne konkrete Ausführungen, darzustellen versuchen.

Warum keinen Tunnel am Waldschlösschen?

- Selbst die deutsche Vertreterin der UNESCO sieht einen Tunnel sehr kritisch. Fußgänger und Radfahrer können einen **800 m langen Tunnel im Elbtal** nicht nutzen. Deshalb müsste eine Brücke für diese Bürger extra mit hohen Zusatzkosten errichtet werden. Das ist Niemanden mehr zu vermitteln!
- Eine **Bushaltestelle** ist aus Kosten- und Sicherheitsgründen im Tunnel zur Anbindung an die Bautzner Straße kaum zu realisieren. Die geplante Vernetzung mit der Straßenbahn kann damit nicht stattfinden.
- Die **Tunnelabluft** muss **mindestens über ein großes Bauwerk** an der Bautzner Straße abgeleitet werden. Das stört Blickbeziehungen. Das gilt auch für eventuell notwendige Notausstiege u. a. bei Bränden durch Unfälle (längere und ansteigende Tunnel neigen zum sogenannten Kamineffekt). Daneben sind **Pannbuchten** in dem 1800 m langen Tunnel zu installieren. Der bereits genehmigte Tunnel zur Brücke am Waldschlösschen hat nur eine Länge von 400 m und unterliegt damit keinen gesetzlichen Sonderauflagen.