

Anmoderation: Seit 1860 wird in Dresden eine Brücke geplant doch das Bauwerk gibt es bis heute nicht. Nun soll die Elbquerung entstehen doch viele Dresdner bezweifeln den Sinn und die Wirtschaftlichkeit der Verbindung. Wohngebiete auf beiden Seiten des Flusses würden durch die überdimensionierte vierspurige Straßenverbindung zerschnitten und mit Staub und Lärm belastet. Das Regierungspräsidium hat den Bau genehmigt. In dieser Woche läuft die Klagefrist gegen diese Genehmigung aus. Betroffene hatten deshalb am Wochenende noch einmal zum Protest aufgerufen.

Beitragstext: Mit mehr als 500 Fahrrädern sind die Dresdner die Strecke abgefahren, die zukünftig die Zubringerstraße zur Waldschlösschenbrücke sein soll. 20 Bürgerinitiativen und Umweltverbände hatten zu der Tour aufgerufen.

O-Ton: Es ging am Elberadweg los, dort wo die Brücke mal gebaut werden soll. Und dann auf den Straßen, auf denen sich dieser Verkehr verteilen muss. Und da ist mir auch klar geworden, dass das sehr schwierig sein wird. Wir sind durch kleine Nebenstraßen gefahren, durch sehr stark bewohnte Straßen, am Herzzentrum, am Altersheim vorbei.

Die vierspurige Brücke braucht auch eine vierspurige Straßenanbindung. Und diese soll mitten durch Wohngebiete führen. Die Brückengegner werfen den städtischen Planern vor, eine Abkürzung zwischen der Autobahn nach Prag, der A 17 und der Autobahn nach Berlin, der A 13, zu schaffen. Zudem sei die Elbquerung viel zu teuer.

O-Ton: Ich hoffe, dass das noch zu verhindern ist und das wirklich auch andere Lösungen, die preiswerter sind, angegangen werden.

O-Ton: Unser Bürgermeister redet, wenn es um Geldknappheit geht, immer davon, dass man als Familie ja auch nicht mehr kaufen kann, wenn einfach das Geld am Monatsende alle ist. In dem Beispiel bleibe ich gerne: wenn ich für die Kinder schon die Musikschule nicht mehr bezahlen kann und das Schulessen, dann kauft sich Papa keinen BMW auf Raten.

Oberbürgermeister Ingolf Roßberg hat selbst Verkehrsingenieurwesen studiert. Er verteidigt die Brückenbaupläne, für die schon allein in der Planungsphase eine zweistellige Millionensumme ausgegeben wurde. Die Gesamtkosten beziffert er wie folgt:

O-Ton: Weil hier immer mit verschiedenen Zahlen hantiert wird, möchte ich noch mal eindeutig klar stellen: Die Brücke als solches kostet ca. 60 Mio. Euro. Aber die Brücke allein ist es ja nicht. Es geht hier um einen kompletten Verkehrszug. Und der wird beziffert mit 150 - 157 Euro. Davon erwarten wir die entsprechende Förderung und bisher hat der Freistaat immer angekündigt, dass er dieses Vorhaben, diesen kompletten Verkehrszug zu 90 Prozent fördern würde.

Aber selbst der Eigenanteil der Stadt Dresden, zwischen 15 und 20 Millionen Euro, würde die aktuellen Haushaltsplanungen überfordern. Gestreckt auf vier Jahre wäre eine solche Investition eventuell möglich, sagt Roßberg. Allerdings spricht die regionale Presse von fast drei Mal so hohen Kosten, die auf die Stadt zukommen könnten. Auf eine Stadt, die schon jetzt pleite ist. Stefan Kühn von den Dresdner Grünen:

O-Ton: Wie kann man ernsthaft an dieser Brücke festhalten, wenn wir einen Investitionsstau haben bei unseren Kindergärten von 60 Millionen Euro, wenn wir einen Investitionsstau haben, um Spielplätze in dieser Stadt zu bauen von 15 Millionen Euro, wenn uns Geld fehlt, um die Schulen zu sanieren, nämlich 454 Millionen Euro. Wie kann man dann ernsthaft noch an so einer Brücke festhalten, was hat das mit verantwortungsvoller Politik zu tun, weiter an diesem ideologischen Leuchtturm festzuhalten? Nix.

Über die Waldschlösschenbrücke wird in Dresden schon seit mehr als 140 Jahren geredet. Warum die Brücke gerade jetzt gebaut werden muss, begründet der Oberbürgermeister mit ökonomischen Argumenten mit einer dringend erforderlichen schnellen Verbindung zwischen dem Dresdner Osten mit seiner hohen Wohnbevölkerung und dem Norden mit den vielen neu angesiedelten Industriebetrieben.

Die protestierenden Dresdner sehen neben den schon längst aus dem Ruder gelaufenen Kosten auch eine Gefahr für die Umwelt. Die Grüne Liga klagt gemeinsam mit anderen Verbänden gegen die Brücke. Das geplante 6 bis 700 Meter lange Bauwerk ruiniere das gesamte Landschaftsbild und den Blick von den Elbhängen auf die gerade fertig werdende Frauenkirche.