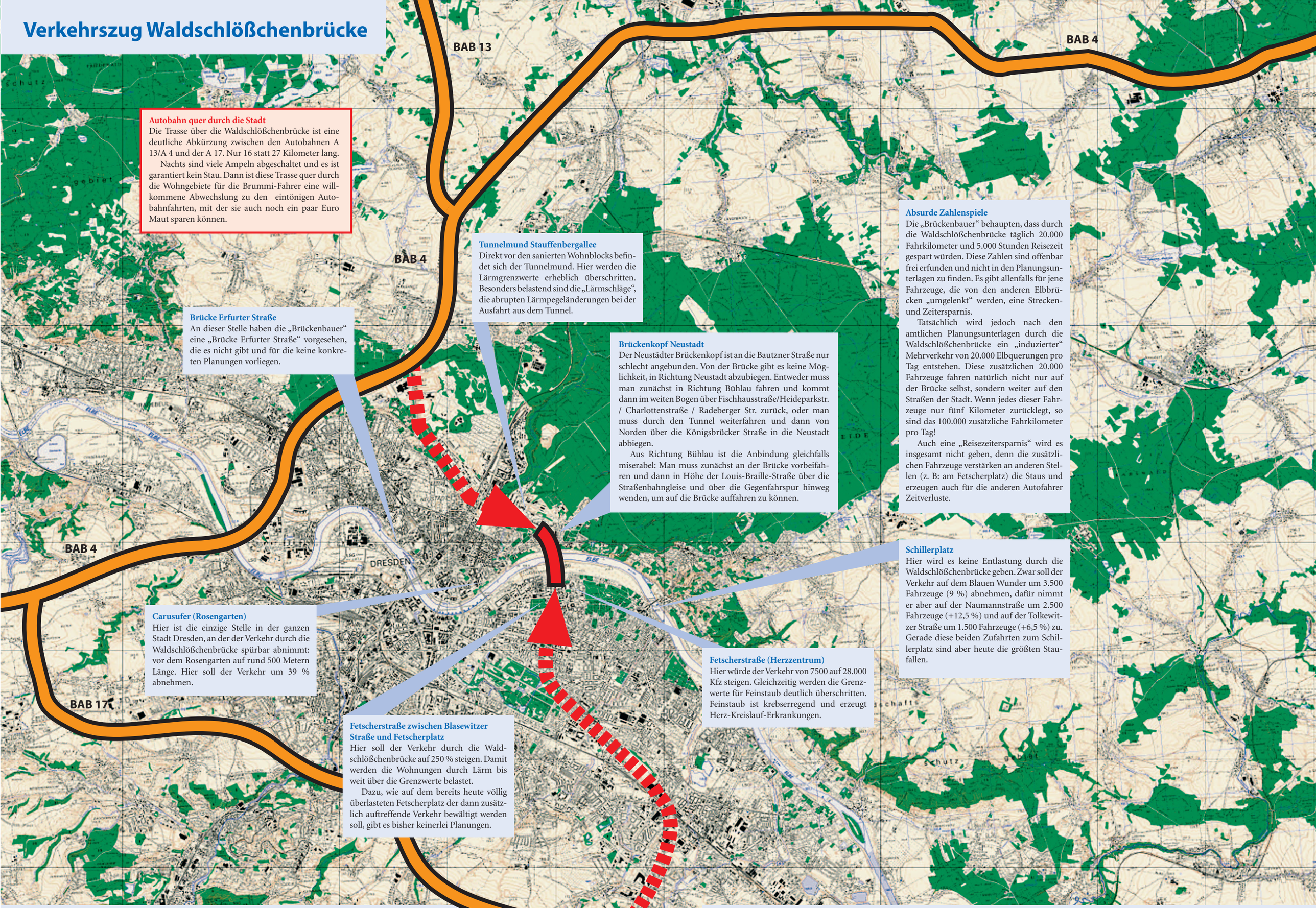
Verkehrszug Waldschlößchenbrücke



Autobahn quer durch die Stadt
Die Trasse über die Waldschlößchenbrücke ist eine deutliche Abkürzung zwischen den Autobahnen A 13/A 4 und der A 17. Nur 16 statt 27 Kilometer lang.

Nachts sind viele Ampeln abgeschaltet und es ist garantiert kein Stau. Dann ist diese Trasse quer durch die Wohngebiete für die Brummi-Fahrer eine willkommene Abwechslung zu den eintönigen Autobahnfahrten, mit der sie auch noch ein paar Euro Maut sparen können.

Tunnelmund Stauffenbergallee
Direkt vor den sanierten Wohnblocks befindet sich der Tunnelmund. Hier werden die Lärmgrenzwerte erheblich überschritten. Besonders belastend sind die „Lärmschläge", die abrupten Lärmpegeländerungen bei der Ausfahrt aus dem Tunnel.

Brücke Erfurter Straße
An dieser Stelle haben die „Brückenbauer" eine „Brücke Erfurter Straße" vorgesehen, die es nicht gibt und für die keine konkreten Planungen vorliegen.

Brückenkopf Neustadt
Der Neustädter Brückenkopf ist an die Bautzner Straße nur schlecht angebunden. Von der Brücke gibt es keine Möglichkeit, in Richtung Neustadt abzubiegen. Entweder muss man zunächst in Richtung Bühlau fahren und kommt dann im weiten Bogen über Fischhausstraße/Heideparkstr. / Charlottenstraße / Radeberger Str. zurück, oder man muss durch den Tunnel weiterfahren und dann von Norden über die Königsbrücker Straße in die Neustadt abbiegen.

Aus Richtung Bühlau ist die Anbindung gleichfalls miserabel: Man muss zunächst an der Brücke vorbeifahren und dann in Höhe der Louis-Braille-Straße über die Straßenbahngleise und über die Gegenfahrspur hinweg wenden, um auf die Brücke auffahren zu können.

Absurde Zahlenspiele
Die „Brückenbauer" behaupten, dass durch die Waldschlößchenbrücke täglich 20.000 Fahrkilometer und 5.000 Stunden Reisezeit gespart würden. Diese Zahlen sind offenbar frei erfunden und nicht in den Planungsunterlagen zu finden. Es gibt allenfalls für jene Fahrzeuge, die von den anderen Elbbrücken „umgelenkt" werden, eine Strecken- und Zeitersparnis.

Tatsächlich wird jedoch nach den amtlichen Planungsunterlagen durch die Waldschlößchenbrücke ein „induzierter" Mehrverkehr von 20.000 Elbquerungen pro Tag entstehen. Diese zusätzlichen 20.000 Fahrzeuge fahren natürlich nicht nur auf der Brücke selbst, sondern weiter auf den Straßen der Stadt. Wenn jedes dieser Fahrzeuge nur fünf Kilometer zurücklegt, so sind das 100.000 zusätzliche Fahrkilometer pro Tag!

Auch eine „Reisezeitersparnis" wird es insgesamt nicht geben, denn die zusätzlichen Fahrzeuge verstärken an anderen Stellen (z. B: am Fetscherplatz) die Staus und erzeugen auch für die anderen Autofahrer Zeitverluste.

Schillerplatz
Hier wird es keine Entlastung durch die Waldschlößchenbrücke geben. Zwar soll der Verkehr auf dem Blauen Wunder um 3.500 Fahrzeuge (9 %) abnehmen, dafür nimmt er aber auf der Naumannstraße um 2.500 Fahrzeuge (+12,5 %) und auf der Tolkewitzer Straße um 1.500 Fahrzeuge (+6,5 %) zu. Gerade diese beiden Zufahrten zum Schillerplatz sind aber heute die größten Staufallen.

Carusufer (Rosengarten)
Hier ist die einzige Stelle in der ganzen Stadt Dresden, an der der Verkehr durch die Waldschlößchenbrücke spürbar abnimmt: vor dem Rosengarten auf rund 500 Metern Länge. Hier soll der Verkehr um 39 % abnehmen.

Fetscherstraße (Herzzentrum)
Hier würde der Verkehr von 7500 auf 28.000 Kfz steigen. Gleichzeitig werden die Grenzwerte für Feinstaub deutlich überschritten. Feinstaub ist krebserregend und erzeugt Herz-Kreislauf-Erkrankungen.

Fetscherstraße zwischen Blasewitzer Straße und Fetscherplatz
Hier soll der Verkehr durch die Waldschlößchenbrücke auf 250 % steigen. Damit werden die Wohnungen durch Lärm bis weit über die Grenzwerte belastet.

Dazu, wie auf dem bereits heute völlig überlasteten Fetscherplatz der dann zusätzlich auftreffende Verkehr bewältigt werden soll, gibt es bisher keinerlei Planungen.

Auszug aus „Elbtal-Kurier" Februar 2005, aktualisiert im Januar 2007

Hinweis: Alle Aussagen und Zahlenangaben beruhen auf den offiziellen Unterlagen des Planfestellungsverfahrens (2003/ 2004).