



Dresden.
DIESTEQUART



Waldschlößchenbrücke und Welterbe

Inhalt

Seite 2	1 Muss es einen Konflikt um den Bau der Waldschlößchenbrücke und den Status des Weltkulturerbes in Dresden geben? Dresden ist eine Stadt auf beiden Seiten der Elbe. Der Fluss und seine Querungen sind immer schon Teil der Stadtentwicklung. Über die Notwendigkeit einer neuen Elbquerung am Waldschlößchen besteht Konsens. Über die Ausformung dieser Querung und deren Verhältnis zum Elbtal und dessen Schutzbedürftigkeit als Welterbestätte gibt es einen Konflikt, der im Folgenden erläutert und kommentiert werden soll.	Seite 18	5 Wie kam es zum Konflikt und worum geht es dabei? Die formale Ebene des Konflikts ist bedauerlich, aber für dessen Lösung nicht relevant. Nur wenn der Konflikt auf der ideellen Ebene gelöst wird, wenn es also zu einem übereinstimmenden Verständnis über den Welterbestatus und dessen Bedingungen für die Weiterentwicklung der Stadt kommt, kann eine gemeinsame Lösung für die Einbettung von neuen Bauwerken in die Kulturlandschaft des Elbtals gefunden werden.
Seite 4	2 Warum braucht Dresden eine Brücke? Die über hundertjährige Planungsgeschichte der Waldschlößchenbrücke ist die Geschichte eines allseits als notwendig erachteten, virtuell vorhandenen und aus übergeordneten Gründen bisher nicht realisierten Bauwerks.	Seite 19	6 Was steht auf dem Spiel? Der Dresdner Konflikt muss zu einer Vermittlung gebracht werden, da die sinnvolle Stadtentwicklung und die Identität der Bürgerstadt Dresdens sowie das Gütesiegel Welterbestatus Schaden nehmen könnten.
Seite 12	3 Was kann eine Brücke alles sein? Über die technischen und infrastrukturellen Eigenschaften hinausgehend kann eine Brücke auch ein soziales und ästhetisches Potential entwickeln, wenn aus dem reinen Verkehrsweg ein Ort des Aufenthalts und der Begegnung wird und wenn die Umgebung mit der Brücke zu einem harmonischen Ganzen wird.		Anlage Grafische Darstellungen aus den Antragsunterlagen zur Bewerbung der Landeshauptstadt Dresden um die Anerkennung durch die UNESCO als Weltkulturerbestätte vom Dezember 2002: - 2 Visualisierungen - 1 Auszug Flächennutzungsplan - 1 Legende Flächennutzungsplan
Seite 16	4 Was bedeutet der Welterbestatus in Dresden? Der Welterbestatus Dresdens bezieht sich nicht auf die Altstadt als Ensemble von historischen Monumenten, sondern würdigt die lebendige Kulturlandschaft des Elbtals als Zusammenspiel von Landschaft und Bauwerken im Kontext der großstädtischen Entwicklung Dresdens; es umfasst also mehr als nur einen statischen Fernblick auf die Altstadt und ist an sich kein abgeschlossenes Werk.		

Muss es einen Konflikt um den Bau
der Waldschlößchenbrücke
und den Status
des Weltkulturerbes geben?

1



Dresden ist eine Stadt auf beiden Seiten der Elbe. Der Fluss und seine Querungen sind immer schon Teil der Stadtentwicklung. Über die Notwendigkeit einer neuen Elbquerung am Waldschlößchen besteht Konsens.

Über die Ausformung dieser Querung und deren Verhältnis zum Elbtal und dessen Schutzbedürftigkeit als Welterbestätte gibt es einen Konflikt, der im Folgenden erläutert und kommentiert werden soll.



Warum braucht Dresden eine Brücke?

2

■ bis 1911:

Stadtentwicklung und Brückenplanung in Dresden sind parallele, aufeinander bezogene Entwicklungen. Im Generalbauplan der Stadt Dresden von 1862 wurde die Stadtentwicklung durch zwei konzentrisch angelegte Ringstraßen bestimmt. An den Schnittstellen der Ringstraßen mit der Elbe wurden Flussquerungen vorgesehen. Bis zur Jahrhundertwende wurden innerhalb des inneren Ringes die Albertbrücke (1875-77) und die Carola-Brücke (1892-95) errichtet. Im äußeren Ring wurden noch keine Brücken geplant, da diese aufgrund der geringen Besiedelung noch nicht erforderlich waren. Das mehrere Kilometer flussaufwärts gelegene »Blaue Wunder« (1891-93) verbindet die außerhalb der Stadt gelegenen Orte Loschwitz und Blasewitz. Im Plan von 1891 wurden die Straßenplanungen beidseits der Elbe bereits aufeinander bezogen. Im Bebauungsplan von 1900 wurden an den Stellen der geplanten Brückenköpfe der zukünftigen Elbrücken halbkreisförmige Plätze vorgesehen. In der Konsequenz dieser Entwicklung beantragte der Johannstädter Bezirksverein 1900 und erneut 1911 den Bau einer Brücke am Waldschlößchen.

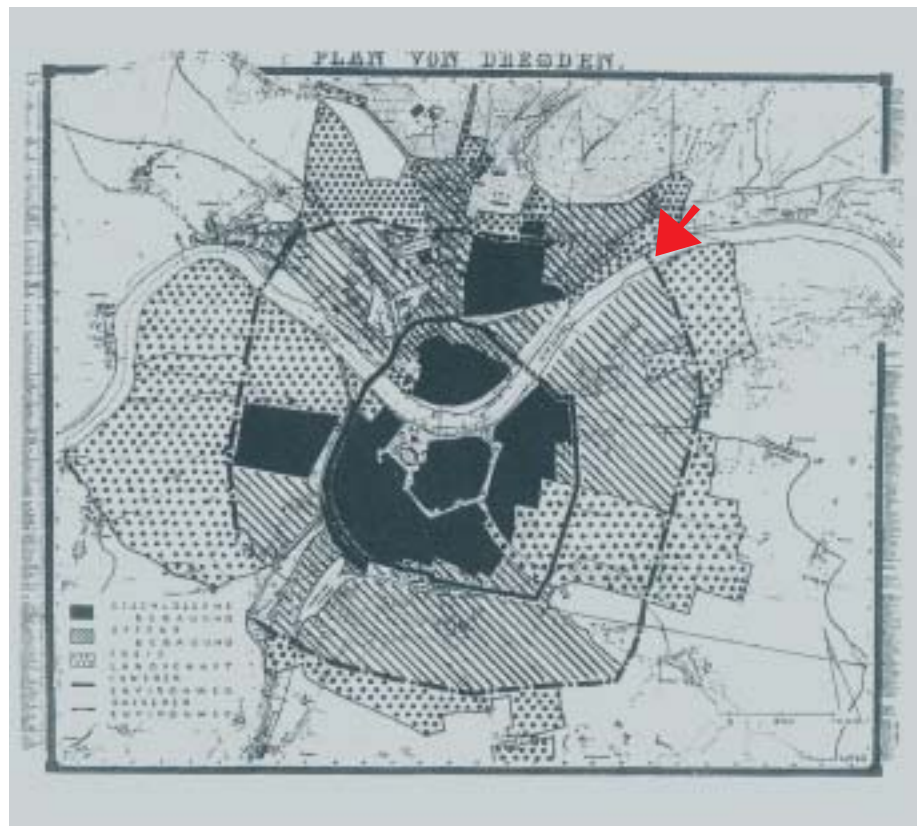
Der Bau einer Brücke wurde aus wirtschaftlichen Gründen abgelehnt.

Abb. 1
Generalbauplan 1862

Abb. 2
Bebauungsplan Johannstadt Nord 1900

Abb. 3
Elbufergestaltung 1934 (Paul Wolf)

Abb. 4
Hauptverkehrsplan 1937



Die über hundertjährige Planungsgeschichte der Waldschlößchenbrücke ist die Geschichte eines allseits als notwendig erachteten, virtuell vorhandenen und aus übergeordneten Gründen bisher nicht realisierten Bauwerks.

3



4



■ bis 1945:

In den dreißiger Jahren wurde eine Brücke am Waldschlößchen im großmaßstäblichen Plan Paul Wolfs zur Gestaltung des Elbufers von 1934 und im Dresdner Hauptverkehrswegeplan von 1937 vorgesehen und somit im Gesamtzusammenhang von Stadt und Landschaft gedacht. Bautechnische Voruntersuchungen erfolgten.

Die Brücke wurde wegen des Kriegsbeginns nicht gebaut.

■ bis 1989:

In den sechziger, siebziger und achtziger Jahren wurde eine Brücke am Waldschlößchen in verschiedenen Varianten geplant. Die Variante von 1978-79 beinhaltete einen überdimensionalen Brückenkopf und eine achtstreifige Fahrbahn. 1988 wurde der Beschluss gefasst, eine vierstreifige Autobrücke mit planfreien Brückenköpfen zu bauen. 1989 wurde ein Wettbewerb zugunsten eines Entwurfs für eine Schrägseilbrücke entschieden und das Autobahnkombinat Dresden mit der weiteren Bearbeitung beauftragt. Der Baubeginn wurde auf 1990 festgelegt und durch das zuständige höchste DDR-Gremium bestätigt.

Die Brücke wurde wegen der politischen Wende 1989 nicht gebaut.



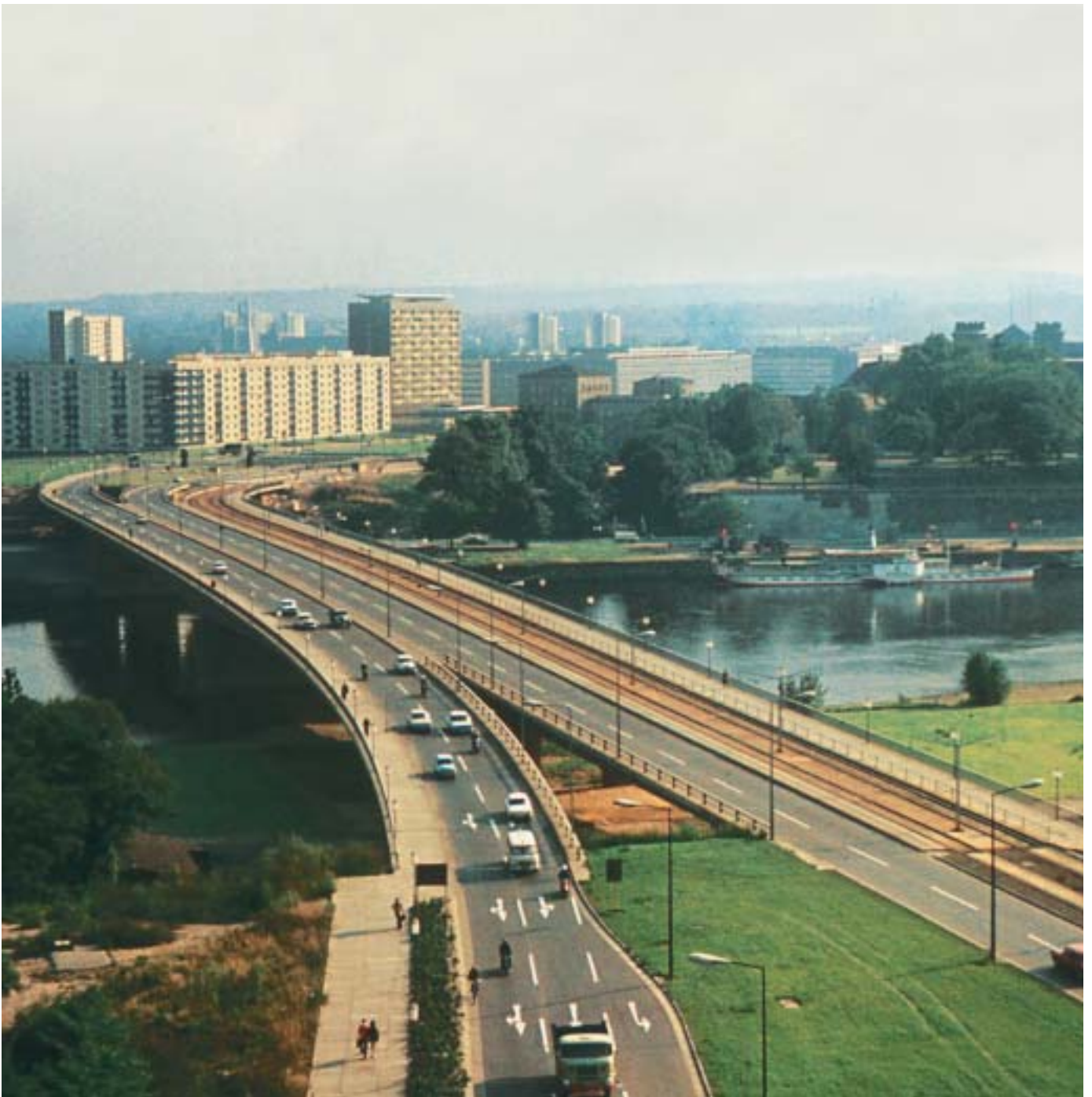
5

Abb. 5
Planung 1978-79

Abb. 6
Brückenwettbewerb 1989

Abb. 7
Carolabrücke Dresden 1985
(erbaut 1969-71)





■ bis 2006:

In den frühen neunziger Jahren wurden die Planungen für eine Brücke wieder aufgenommen. Unmittelbar nach der politischen Wende befasste sich die »Gruppe der 20« mit allen Fragen der Stadtentwicklung. Die »Gruppe der 20« war während der friedlichen Revolution 1989/90 in der DDR die führende Oppositionsgruppe in Dresden. Sie erzwang das Gespräch mit der Staatsmacht und initiierte unter anderem in 17 Arbeitsgruppen einen breiten Dialog mit der Bevölkerung. Sie legte die Grundlage für die künftige Kommunalpolitik der Stadt Dresden und die Bildung des Freistaates Sachsen. Ein Ergebnis dieser Arbeit war das »Leitbild für die künftige Verkehrspolitik im Ballungsgebiet Dresden«. Die Waldschlößchenbrücke war ein wesentlicher Bestandteil des »Leitbildes«, dass das Stadtparlament in seinen ersten Beschlüssen im Januar 1990 bestätigte. Im »Verkehrskonzept der Landeshauptstadt Dresden 1994« war die Waldschlößchenbrücke ebenfalls enthalten.

1996 wurden die Planungen für eine Brücke im Rahmen eines Workshops mit namhaften Architekten, Planern, Soziologen, Denkmalschützern, Umweltexperten und Kommunalpolitikern erneut einer kritischen Prüfung unterzogen. Aufgrund des deutlichen Votums dieser Experten beschloss der Stadt-

rat den Bau einer Brücke. Die darauf folgende Ausschreibung eines internationalen Wettbewerbs legte bereits die landschaftsbezogene Einbindung mit der niedrigen Gradienten der Brücke fest. Die Brückengeometrie der Waldschlößchenbrücke bleibt mit einer Breite von 28,60 m und einer Höhe von 12,96 m über der Fahrbahn noch unter den Abmessungen bereits vorhandener Brücken (Breite der Carolabrücke 35 m, Breite der Marienbrücke 29,75 m, Höhe des »Blauen Wunders« 28 m über der Fahrbahn). Der siegreiche Entwurf wurde nach einem auf den Wettbewerb folgenden, umfangreichen Abstimmungsprozess mit den besonderen Bedürfnissen des Denkmalschutzes, Städtebaus und Naturschutzes in Einklang gebracht.

Aus Sicht des Denkmalschutzes wird die nun sehr flach in den Elbauen gelegene Brücke und die Eingrängung des Tunnelmundes im Elbhang akzeptiert. Aus verkehrsplanerischer, aber auch aus der Sicht des Denkmalschutzes trägt eine neue Brücke entscheidend zur Verkehrsentslastung der Altstadt und ihrer Brücken sowie der Straßen parallel zum Elbtal und auch des »Blauen Wunders« bei. Gerade das »Blaue Wunder«, für das es bislang keine Netzalternative gibt, ist ein einzigartiges Bauwerk und hat in seiner Einheit mit dem historisch gewachsenen städtebaulichen Ensemble einen hohen kulturhistorischen und touristischen Wert. Die Verkehrsentslastung des »Blauen Wunders« durch die Waldschlößchenbrücke ist ein nicht unwesentlicher Faktor, der einen Gewinn für die angrenzenden Stadtgebiete darstellt.

In der Abwägung einer Brücke gegenüber einem Tunnel wurde aus mehreren Gründen eine Brücke als vorteilhafter angesehen. Nur bei einer Brücke kann auch der Fuß-, Radfahr- und Nahverkehr integriert werden. Eine Brücke hat darüber hinaus im Zusammenhang mit der Hochwasserfreiheit gravierende Vorteile gegenüber einem Tunnel, wie sich



Abb. 11
Entlastung Dresdner Innenstadt-Elbbrücken
Quelle: PTV-Gutachten vom 21.11.2003

Abb. 12
Visualisierung, Blick Richtung Loschwitz

Abb. 13
Visualisierung, Blick Richtung Altstadt

Brücke	Montag - Freitag in Kfz / 24 h Entlastung
Marienbrücke	- 1.500
Augustusbrücke	- 2.000
Carolabrücke	- 7.000
Albertbrücke	- 12.500
Loschwitzer Brücke	
Blaues Wunder	- 3.500





Fazit: Den in der Diskussion häufig thematisierten, berühmten Canaletto-Blick, der an sich schon eine idealisierte Darstellung ist, gab und gibt es vom Standort Waldschlößchen nicht. Häufig wird übersehen, dass die bereits vorhandenen Brücken den real existierenden Blick im Vergleich zu den künstlerisch herausragenden Veduten beeinträchtigen und der Blick auf die Altstadt von der Terrasse des Waldschlößchens nicht erst seit heute ein städtischer ist. Vom Aussichtstempel am Waldschlößchen schaut man über die Brücke hinweg auf die Stadt wie über einen Orchestergraben auf die Bühne.

Die Brücke ist bisher wegen des Zweiten Weltkriegs und der Wende nicht gebaut worden; die Umsetzung der aktuellen Planungen ist jetzt durch den Konflikt mit dem Welterbestatus gefährdet. Die erste Planung lief auf eine Autobrücke, die darauf folgende auf eine Pylonkonstruktion mit einer vierspurigen Fahrbahn hinaus. Der heutige Entwurf ist im Vergleich zu den vorherigen Varianten sehr zurückhaltend und folgt den Empfehlungen eines internationalen Wettbewerbs. Das Bedürfnis, eine Brücke zu bauen, entsteht aus einem gesamtstädtischen Zusammenhang und ist Ausdruck eines souveränen Bürgerwillens. Es entsteht nicht aus kommerzgeprägten Interessen von Investoren, die beispielsweise in Köln und in Wien zu einem Konflikt zwischen Welterbestatus und Hochhausbau geführt haben. Die Brücke – ob real oder virtuell vorhanden – war immer schon Teil der Stadtentwicklung und genau diese ist Gegenstand des Welterbestatus.

■ »Die Brücke«

Es waren vier Architekturstudenten, Bleyl, Heckel, Kirchner, Schmidt-Rottluff, die im Juni 1905 in Dresden die Künstlergruppe gründeten, die die bildende Kunst in Deutschland revolutionieren sollte – »die Brücke«. Der Begriff »Brücke« scheint in Dresden ein Synonym für die Verbindung unterschiedlicher Interessen zu sein, für das Zusammenwirken von Alt und Neu – von Vergangenheit und Zukunft, für das Finden neuer künstlerischer Ausdrucksformen, um zu anderen Ufern aufzubrechen. Die Namensgebung der Künstlergruppe war nicht programmatisch ausgerichtet. Die Künstlergruppe war offen für weitere Mitglieder, neue Strömungen und gesellschaftspolitische Auseinandersetzungen. Die Namensgebung war aber auch eine Reminiszenz an Dresden. Die jungen Architekturstudenten wussten um den Stellenwert von Brücken in der Stadt Dresden.

Die Namensgebung fiel in die Zeit, in der die Erneuerung der Augustusbrücke diskutiert wurde. Die mehr als 20-jährige Auseinandersetzung über die unterschiedlichen Interessen um den Bau der Loschwitzer Brücke – dem »Blauen Wunder« – war schon fast vergessen, als der Disput um die formale Ausprägung der »neuen Augustusbrücke« die Gemüter erhitze. Es ging immerhin um den Ort, an dem die älteste Steinbrücke Sachsens aus dem 13. Jahrhundert stand. Die barocke Fassung der Friedrich-August-Brücke von Daniel Pöppelmann musste abgetragen werden, da sie der Belastung nicht mehr standhielt. Die seit 1902 betriebene Planung des Ingenieurs Herrmann Klette sah eine Stahlbetonkonstruktion in verschiedenen Varianten vor. Die Diskussion entbrannte um die Gestalt der Brücke. Erst mit dem 1905 beauftragten Wilhelm Kreis konnte man sich 1906 auf eine historisierende Entwurfsfassung einigen, die dann von 1908 bis 1910 realisiert wurde –



eine Stahlbetonkonstruktion mit Sandstein verkleidet, die heute noch steht.

Der Begriff »Brücke« war für die junge Künstlergruppe mehr als nur die Lösung eines verkehrstechnischen Problems. Mit dem Begriff »Brücke« sollten die Potentiale einer veränderten Erlebniswelt erfasst werden. Der Begriff »Brücke« barg in sich den Ort, die Gemeinschaft und die aktive Auseinandersetzung des Einzelnen mit der Veränderung der Gesellschaft. Der Begriff »Brücke« war positiv besetzt, obwohl in Dresden der Bau nahezu jeder Elbbrücke zu einem gesellschaftspolitischen Fiasko wurde. Die Brücken der Stadt waren und sind Identifikationsorte der Bürgergesellschaft. Die einzigartige städtebauliche Entwicklung der Stadt Dresden ist ohne die Dispute um die Brücken der Stadt nicht vorstellbar.

Die Wahl des Namens der Künstlergruppe »die Brücke« drückt nicht nur die Wertschätzung gegenüber dem Ort aus, an dem sich die Gruppe gründete, die Namensgebung streicht die ideelle Bedeutung von Brücken heraus. Brücken sind eben mehr als Verbindungsbauwerke zwischen zwei Orten.

■ drüber hinweg oder unten durch

Die Diskussionen, die zurzeit um die Waldschlößchenbrücke geführt werden, drängen die verkehrstechnischen Probleme in den Hintergrund. Die Notwendigkeit einer zusätzlichen Elbquerung ist schlüssig belegt. Untersuchungen zu alternativen Standorten haben den Waldschlößchenstandort bestätigt. Die Alternative zu einer Brücke ist der Tunnel. Beide Querungsbauwerke führen zu verkehrstechnischen Lösungen. Der Tunnel wird von denen bevorzugt, die durch eine Brücke den scheinbar natürlichen Kulturraum der Elbaue zerstört sehen oder die Veränderung der Sichtposition von den Terrassen des Waldschlößchens auf die Altstadt Dresdens beklagen. Unter dem Strich wird, selbst bei längeren Rampen, das Erscheinungsbild eines Tunnels gegenüber einer Brücke unscheinbar sein. Die tatsächlichen Eingriffe in das geomorphologische System der Elbaue werden jedoch beim Bau eines Tunnels größer sein als bei einer Brücke – man sieht die Eingriffe jedoch nach der Fertigstellung des Bauwerks nicht mehr.

Die Argumente gegen die Brücke sind im Wesentlichen durch die Parameter der Denkmalpflege bestimmt. Der berechtigte Wunsch, herausragende Architektur oder einzigartige Ensemble zu erhalten, führt in der Regel dazu, eine bestimmte historische Fassung einzufrieren. Der Wunsch des Freistaates Sachsen, mit dem Elbensemble in die Liste der Welterbestätten aufgenommen

Über die technischen und infrastrukturellen Eigenschaften hinausgehend kann eine Brücke auch ein soziales und ästhetisches Potential entwickeln, wenn aus dem reinen

Verkehrsweg ein Ort des Aufenthalts und der Begegnung wird und wenn die Umgebung mit der Brücke zu einem harmonischen Ganzen wird.

2

zu werden, implizierte die Stärkung der Musealisierung der Altstadt, obwohl die Monumente der Stadt nicht die Begründung für die Auszeichnung zur Welterbestätte sind. In der Stellungnahme von ICOMOS und Welterbezentrums stehen die formalen Aspekte des Brückenentwurfes im Zentrum ihrer Argumentation. Den »Denkmalpflegern« ist aus diesem Grund der historisierende Entwurfsansatz eines Wilhelm Kreis (Augustusbrücke) allemal lieber als die ingenieurtechnische Innovation eines Claus Köpcke (»Blaues Wunder«). Im Erscheinungsbild der Stadt ist die Augustusbrücke die »ältere« Brücke.

Werden die Brücken nach ihren identifizierungsspezifischen Merkmalen bewertet, rangiert die scheinbar jüngere Brücke – das »Blaue Wunder« – vor der scheinbar älteren Brücke – der Augustusbrücke. Das tatsächliche Entstehungsdatum spielt dabei keine Rolle, es ist kein Kriterium des Wertes für die Rezeption der Dresdner Brücken durch die Bevölkerung. Was ist also wichtiger, die Erfüllung der formalen Kriterien oder die historischen Fakten?



3

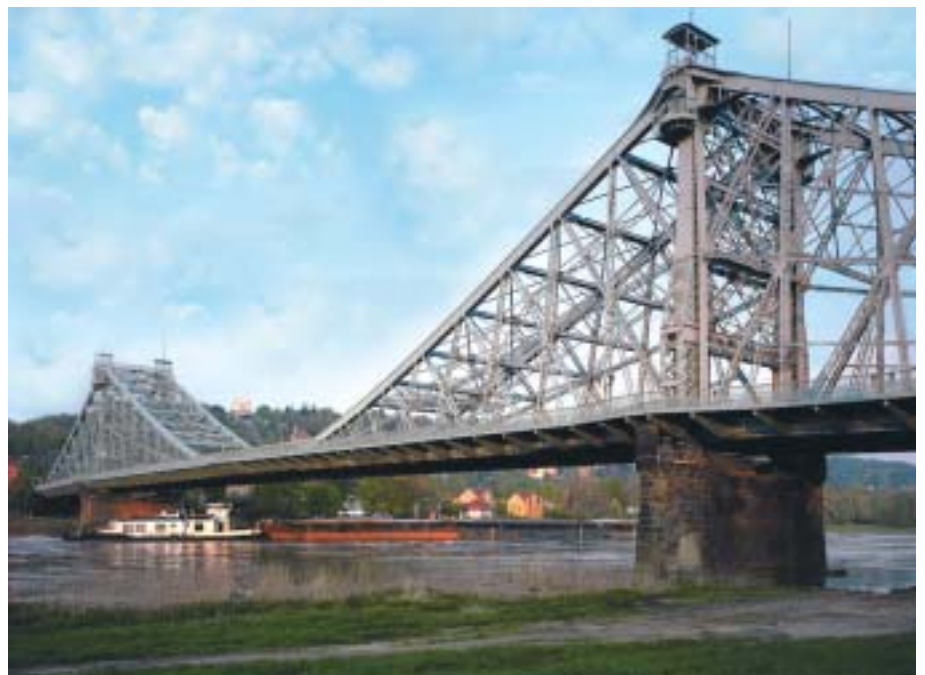


Abb. 1
Logo der Künstlergruppe »Brücke«

Abb. 2
Augustusbrücke Dresden

Abb. 3
»Blaues Wunder« Dresden

■ Eine Brücke – viele Ereignisse

Neben dem Bauwerk an sich erlebt der Nutzer einer Brücke das Objekt anders als ein Architekturstudium oder Denkmalpfleger, obwohl diese den Gebrauchswert einer Brücke auch schätzen werden. Der Nutzer legt einen Weg zurück. Die Abhängigkeit von Strecke und Zeit ist dabei ein wesentlicher Faktor, ein noch bedeutenderer Faktor ist der Erlebnisgewinn. Eine Brücke ist nicht nur ein Bauwerk, das gesehen wird, sondern auch ein Standort des Sehens. Diese Wechselwirkung eines »point de vue« ist in der Brückenrezeption durch den Nutzer bedeutender als die formale Ausprägung.

■ Brücken über Flüsse

Es ist hilfreich Brücken zu analysieren, die im Sinne dieser Wechselbeziehung rezipiert werden. Brücken über Flüsse sind immer Bestandteil der Landschaft, auch wenn sie städtische Bauwerke sind. Die Naturlandschaft bricht in die Kulturlandschaft ein oder die Stadtlandschaft erzeugt Irritationen in der Natur. Das Wasser eines Flusslaufes wird immer etwas Natürliches bleiben, auch wenn der Fluss kanalisiert ist. Das emotionale Verhältnis des Brückennutzers zum Wasser und damit zur Natur, ist über dem Wasser wesentlich ausgeprägter als am Ufer oder gar unter dem Flussbett. Für den Nutzer einer Brücke kann die Brücke zum Bestandteil der Landschaft werden.

■ Städtische Brücken

Die städtischen Brücken erlauben nicht selten einen Panorama-Blick. Die Lücke, die eine Brücke in der Stadt überspannt, erlaubt in der Regel dem Betrachter einen größeren Teil von Stadt zu betrachten und wahrzunehmen. Ähnlich der Vogelperspektive sind die Panoramablicke ein Ereignis. Aus diesem Grund laden Brücken zum Verweilen ein.

■ Fußgängerbrücke

Eine Fußgängerbrücke scheidet natürlich aus funktionalen Gesichtspunkten am Waldschlößchen aus. Die Zielsetzung, die Brücke selbst so auszustatten, dass sie zum Verweilen einlädt, ist jedoch richtig.

■ Der Tunnel – eine Ereignislosigkeit

Ein Tunnel kann die o. g. Ereignisse nicht bieten, obwohl die Unterquerung eines Flusses auch ein Erlebnis sein kann. Die Benutzung des Greenwich-Fußgängertunnels unter der Themse bietet dem Benutzer nach wie vor einen Hauch von Abenteuer.

Friedrich Nietzsche beschrieb nach der Besichtigung der Gotthard-Tunnelbaustelle Ende der 80er Jahre des 19. Jahrhunderts geradezu euphorisch dessen technische Meisterleistung. Die Zufahrt durch den fertigen Tunnel verursachte ihm jedoch Angstgefühle.

Ein direkter Vergleich zwischen der Benutzung einer Brücke und eines Tunnels ist in Dartford, Greater London, Themse abwärts, bei der Unterquerung beziehungsweise Überführung des Motorway 25 möglich. Fährt man nach Norden, benutzt man den Tunnel, nach Süden die Brücke. Unvergleichlich ist der Blick von der Brücke auf die Themse. Die Benutzung des Tunnels ist immer wieder eine Enttäuschung, wenn man weiß, welcher Blick einem entgeht. Ein Tunnel ist und bleibt ein klaustrophobisches Erlebnis.

Abb. 4
Firth of Fourth Brücke, UK

Abb. 9
Oeresundbrücke zwischen Malmö und Kopenhagen

Abb. 5
Deutzer Brücke in Köln

Abb. 10
»Blaues Wunder« in Dresden

Abb. 6
Iron Bridge in Coalbrookdale, UK

Abb. 11
Salginatobel Brücke in Schiers, CH

Abb. 7
Bach de Roda Brücke in Barcelona, ES

Abb. 12
Ponte Vecchio in Florenz, IT

Abb. 8
Golden Gate Brücke in San Francisco, USA

4



7



10



5



8



11



6



9



12



Was bedeutet der Welterbestatus in Dresden?

4

Die Dresdner Altstadt als eigenständiges Ensemble ist nicht Weltkulturerbe. Der Antrag, die Altstadt von Dresden in die Welterbeliste aufzunehmen, wurde 1989 mit Verweis auf die Diskussion um die Authentizität von kriegszerstörten und wieder aufgebauten Bauwerken (siehe Warschau) abgelehnt.

Das Dresdner Elbtal ist 2004 als sich entwickelnde Kulturlandschaft in die Welterbeliste aufgenommen worden. Die Dresdner Altstadt ist dabei ein wichtiger Baustein, aber eben nur ein Teil einer aus vielen Elementen

zusammengesetzten, großmaßstäblichen Kulturlandschaft, deren Kern das Zusammenspiel aus Natur und Kultur ist. Für sich alleine sind weder die Landschaft noch die Bauwerke so hochwertig, als dass sie sich für das Gütesiegel des Welterbes qualifizieren würden. Erst ihre Beziehung zueinander kann Welterbestatus beanspruchen.

Die Beziehung von Stadt und Fluss wird in der Begründung für die Aufnahme als utilitär beschrieben. Besonders wird dabei auch auf die Präsenz und Bedeutung des Flusses im

Alltagsleben hingewiesen. Die Flusslandschaft war und ist also kein »Monument«, sondern ein »Gebrauchsgegenstand« und als solcher unter Schutz gestellt. »criterion iv: The Dresden Elbe Valley is an excellent example of a continuously existing cultural site which has been formed by the landscape, which especially during the baroque time and in the 19th century was influenced by the outstanding role of the river and its neighbouring areas for the functions as seat of the government, earning one's living and life of the citizens. This

1



Der Welterbestatus Dresdens bezieht sich nicht auf die Altstadt als Ensemble von historischen Monumenten, sondern würdigt die lebendige Kulturlandschaft des Elbtals als Zusammenspiel von Landschaft und

Bauwerken im Kontext der großstädtischen Entwicklung Dresdens; es umfasst also mehr als nur einen statischen Fernblick auf die Altstadt und ist an sich kein abgeschlossenes Werk.

2

is still reflected in its structures and monuments.« (Justification by the State Party, summary)

Die Landschaft des Elbtals ist nicht durch gärtnerische Eingriffe im Sinne eines Landschaftsparks, sondern durch die Wechselwirkung des Landschaftsraums mit urbaner Expansion und wirtschaftlicher Nutzung zur Kulturlandschaft geworden. Die großstädtische Überformung des Elbtals wird in der Begründung explizit als Kriterium für den Welterbestatus aufgeführt. »criterion v: The Dresden Elbe Valley is an outstanding example of the form of settlement of a European residence developed through the centuries, which, with suburbs and surrounding villages, including wine-growing hills and fields, grows together into a big city.(...).« (Justification by the State Party, summary)



3



Abb. 1
Luftbild Dresden 2006

Abb. 2
»Blaues Wunder« Dresden

Abb. 3
Carolabrücke Dresden

Wie kam es zum Konflikt und worum geht es dabei?

Was steht auf dem Spiel?



Der formale Konflikt zwischen »Waldschlößchenbrücke« und »Welterbestatus« entzündet sich an der Frage, ob die Ausmaße der Brückenplanung im Antragsverfahren für den Welterbestatus ausreichend dargestellt bzw. warum diese anhand der eingereichten Unterlagen nicht erkannt wurden.

Aus Sicht des World Heritage Centers wurde die Planung der Brücke in den Antragsunterlagen nicht ausreichend deutlich dargestellt. So wird beispielsweise bemängelt, dass die Brücke im Flächennutzungsplan nur als gestrichelte, gelbe Linie und als eine unter mehreren Standortoptionen dargestellt wurde (Anlage). Auch wurden zwar Bilder, aber kein Plan der Verkehrslösung beigelegt. Aus Sicht der Stadt wird hier auf das in ausreichendem Umfang und entsprechender Größe zur Verfügung gestellte Material zur Visualisierung der Planung verwiesen (Anlage). Dieses Material wurde den Unterlagen schon deshalb beigelegt, weil durch einen Stadtratsbeschluss festgelegt wurde, dass die Waldschlößchenbrücke Teil der Bewerbungsunterlagen sein muss!

Die Bewerbungsunterlagen wurden in enger Abstimmung mit ICOMOS in seiner Funktion als Gutachter für das Welterbezentrums zusammengestellt. Die Experten von ICOMOS waren mehrere Tage in der Stadt und haben sich bei Ortsbegehungen ausführlich über die Historie und Zukunft des Elbtals informiert. Die verschiedenen Gutachten von ICOMOS haben übereinstimmend einen positiven Bericht über den Gehalt und den Umgang mit dem Elbtal als Welterbestätte formuliert. Nicht zuletzt deshalb ist das Elbtal als Welterbestätte anerkannt worden.

Außer Frage steht die bedauerliche Fehlinformation, die ein Experte von ICOMOS in seinem Gutachten produziert hat, als er den Standort der Brücke irrtümlicherweise fünf Kilometer stromabwärts, anstatt drei Kilometer stromaufwärts beschrieb. »The con-

struction of the bridge is foreseen 5 km down the river from the centre.« Unabhängig davon überrascht jedoch die im darauf folgenden Satz formulierte positive Einschätzung der Bemühungen um eine Einbettung der Brücke in die Landschaft: »Its design results from an international competition. The profile has been kept slender and low in order to reduce impact on landscape.«

Der ideelle Konflikt zwischen Waldschlößchenbrücke und Welterbestatus basiert auf verkürzten Sichtweisen. Von Seiten der Brückengegner wird die Brücke als Gefahr für das kulturelle Erbe der Stadt gesehen. Dies ist eine Verkennung des eigentlichen Inhalts des Welterbestatus für das Elbtal. Geschützt ist eben nicht der singuläre Blick von den Hängen auf die Altstadt. Vielmehr werden in der Begründung des Welterbestatus die multiplen Beziehungen zwischen den natürlichen und gebauten Elementen einer Kulturlandschaft, die aus dem Prozess der Urbanisierung Dresdens heraus entstanden ist, gewürdigt. Eine oder sogar mehrere neue Brücken wären in diesem Sinne ohne weiteres denkbar. Die offensichtliche Verkennung dieser Zusammenhänge legt den Verdacht nahe, dass die Fixierung auf den Altstadtblick sich aus dem unbefriedigten Wunsch begründet, die Altstadt Dresdens alleine – und nicht eingebunden in eine Kulturlandschaft – im Range eines Weltkulturerbes zu sehen.

In dem häufig auftretenden Konflikt zwischen der Integration von neuen Bauwerken in eine Welterbestätte hat die UNESCO 2005 auf einer Tagung in Wien mit dem »Vienna Memorandum on World Heritage and Contemporary Architecture – Managing the Historic Urban Landscape« Stellung bezogen. In dieser Erklärung wird mit Verweis auf den in den vergangenen Jahren erweiterten Begriff des Erbes und seiner Stätten die Notwendigkeit eines neuen, nach vorne gerichteten Blicks auf Richtlinien für das Schützen und Nutzen von

Erbestätten festgestellt. Im Sinne dieser Erklärung wird zeitgenössische Architektur in historischem Kontext nicht grundsätzlich abgelehnt. Vielmehr sollen die zeitgenössischen Planungen durch einen partizipativen Prozess und die Anhörung von Experten sowie einen hohen Stellenwert des Denkmalschutzes und minimierten Eingriffen in den historischen Kontext geprägt sein. Gerade diesem Anspruch wurde im Falle der Waldschlößchenbrücke, deren Planung durch einen komplexen und äußerst aufwändigen Prozess gekennzeichnet ist (bisher 22,6 Millionen Euro Planungs- und Vorbereitungskosten), entsprochen. Das Bauwerk selber sollte dabei gerade nicht historisierend sein, sondern höchsten gestalterischen Ansprüchen genügen.

Von Seiten der Brückenbefürworter wird die Brücke oftmals auf ihre infrastrukturelle Notwendigkeit verkürzt. Diese ist zwar der Anlass, aber noch nicht das endgültige Ziel des Bauwerks. Denn eine Brücke in der Kulturlandschaft des Elbtals muss mehr sein, als nur eine effiziente Verbindung von A nach B.

Die formale Ebene des Konflikts ist bedauerlich, aber für dessen Lösung nicht relevant. Nur wenn der Konflikt auf der ideellen Ebene gelöst wird, wenn es also zu einem übereinstimmenden Verständnis über den Welterbestatus und dessen Bedingungen für die Weiterentwicklung

der Stadt kommt, kann eine gemeinsame Lösung für die Einbettung von neuen Bauwerken in die Kulturlandschaft des Elbtals gefunden werden.

Der Dresdner Konflikt muss zu einer Vermittlung gebracht werden, da die sinnvolle Stadtentwicklung und die Identität der Bürgerstadt Dresdens sowie das Gütesiegel Welterbestatus Schaden nehmen könnten.

Die Dresdener Bürger waren für den Wiederaufbau der Frauenkirche und sind zugleich für den Bau der Waldschlößchenbrücke. Im Gegensatz zum Umgang mit dem Erbe am Neumarkt bliebe die Authentizität des Welterbes im Elbtal durch die neue Brücke gewahrt. Wenn man den in Teilen historisierenden Wiederaufbau der Altstadt gegen die sich entwickelnde Kulturlandschaft ausspielt, würde man einen neuen Disput um die Begründung des Welterbestatus erzeugen. Die Brücke kann durchaus als Element in die Kulturlandschaft des Elbtals integriert werden, ohne in einen Konflikt zwischen historischem Bestand und historisierender Substanz zu geraten. Wenn man nicht zugestehen würde, dass sich eine Brücke in die Kulturlandschaft integrieren ließe, dann wäre ein Welterbestatus für diese auch nicht gerechtfertigt.

Der große finanzielle Schaden, der der Stadt bei einer Nichtdurchführung des Bauvorhabens durch Regressforderungen der beauftragten Baufirmen entsteht, sei hier am Rande erwähnt.

Die UNESCO bzw. das Welterbezentrum sind Organe der Exekutive, die sich bei einer Aberkennung des Welterbestatus im Falle Dresdens gegen die Legislative (Bürgerentscheid, Stadtratsbeschluss) und die Judikative (Gerichtsentscheid) der Stadt und des Landes wendet. Hier könnte neben den Inhalten des Welterbestatus auch das demokratische Selbstverständnis der UNESCO Schaden nehmen.

Der Wert des Gütesiegels »Welterbestätte« basiert allein auf der Nachvollziehbarkeit und Angemessenheit der Entscheidungen der UNESCO in konkreten Situationen, da die Kriterien der Universalität, Authentizität, Integrität etc. sehr allgemein und abstrakt sind. Fehlentscheidungen bergen die Gefahr einer Entwertung des Gütesiegels der Welterbestätten insgesamt.



Abb. 1
Frauenkirche Dresden

Abb. 2
Logo World Heritage



www.dresden.de

Impressum

Herausgeber:
Landeshauptstadt Dresden
Der Oberbürgermeister

Geschäftsbereich Stadtentwicklung
Telefon (03 51) 4 88 42 41
Telefax (03 51) 4 88 38 10
stadtentwicklung@dresden.de

Postfach 12 00 20
01001 Dresden

Redaktion:
Professor Dr. h. c. Wolfgang Schuster
Nikolaus Knebel
Brandenburgische Technische
Universität Cottbus
Fakultät Architektur, Bauingenieurwesen
und Stadtplanung
Studiengang World Heritage Studies

Fotos/Darstellungen:
Brandenburgische Technische
Universität Cottbus
Landeshauptstadt Dresden

Fotos:
Sylvio Dittrich, Bernd Lammel,
Christoph Reichelt, Jörg Schöner

Gestaltung und Realisierung:
Löser & Partner Dresden

Druck:
Stoba-Druck GmbH

März 2006

Dieses Informationsmaterial ist Teil der
Öffentlichkeitsarbeit der Landeshauptstadt
Dresden. Es darf nicht zur Wahlwerbung
benutzt werden. Zur Unterrichtung
ihrer Mitglieder können es Parteien
als Informationsmaterial nutzen.