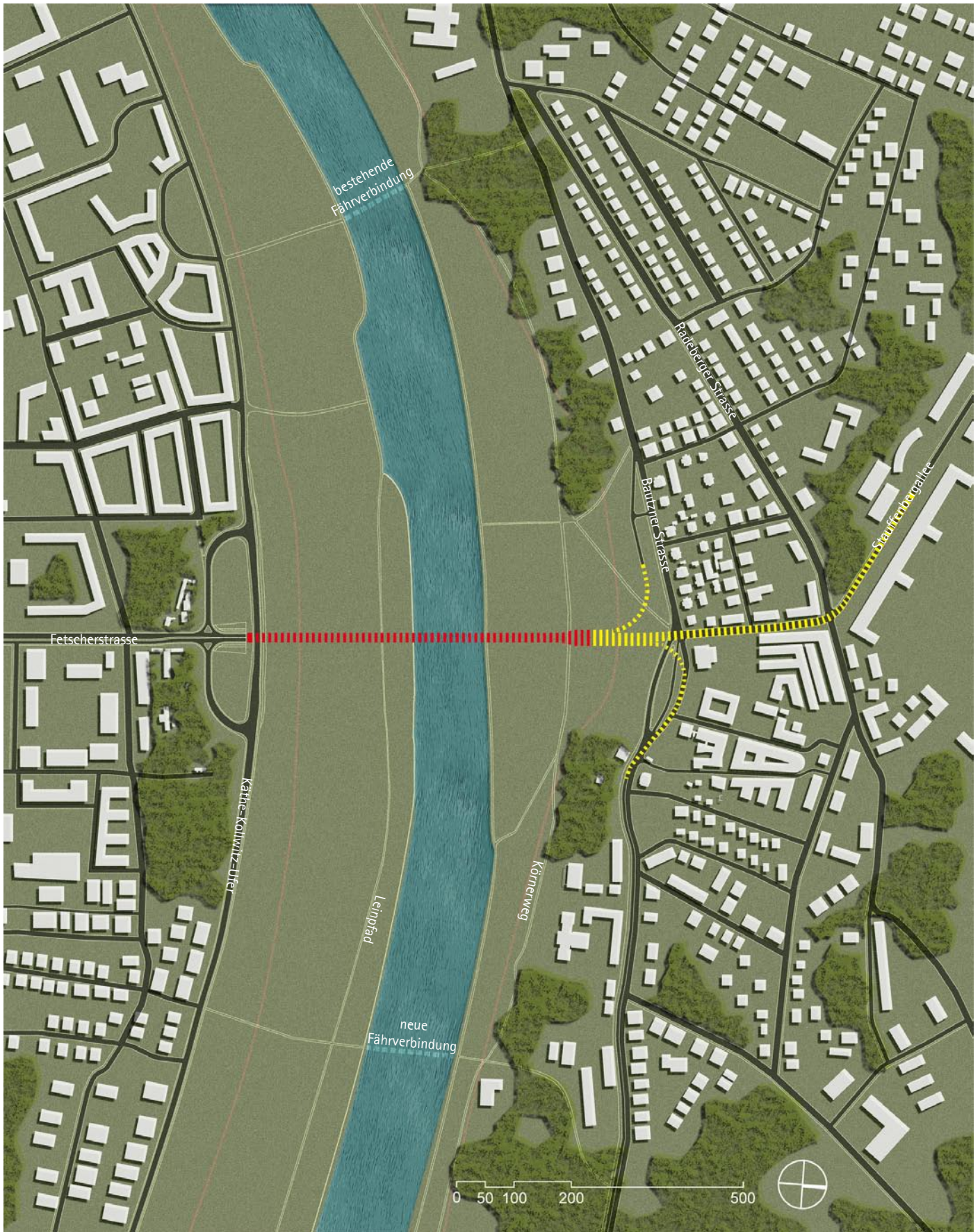


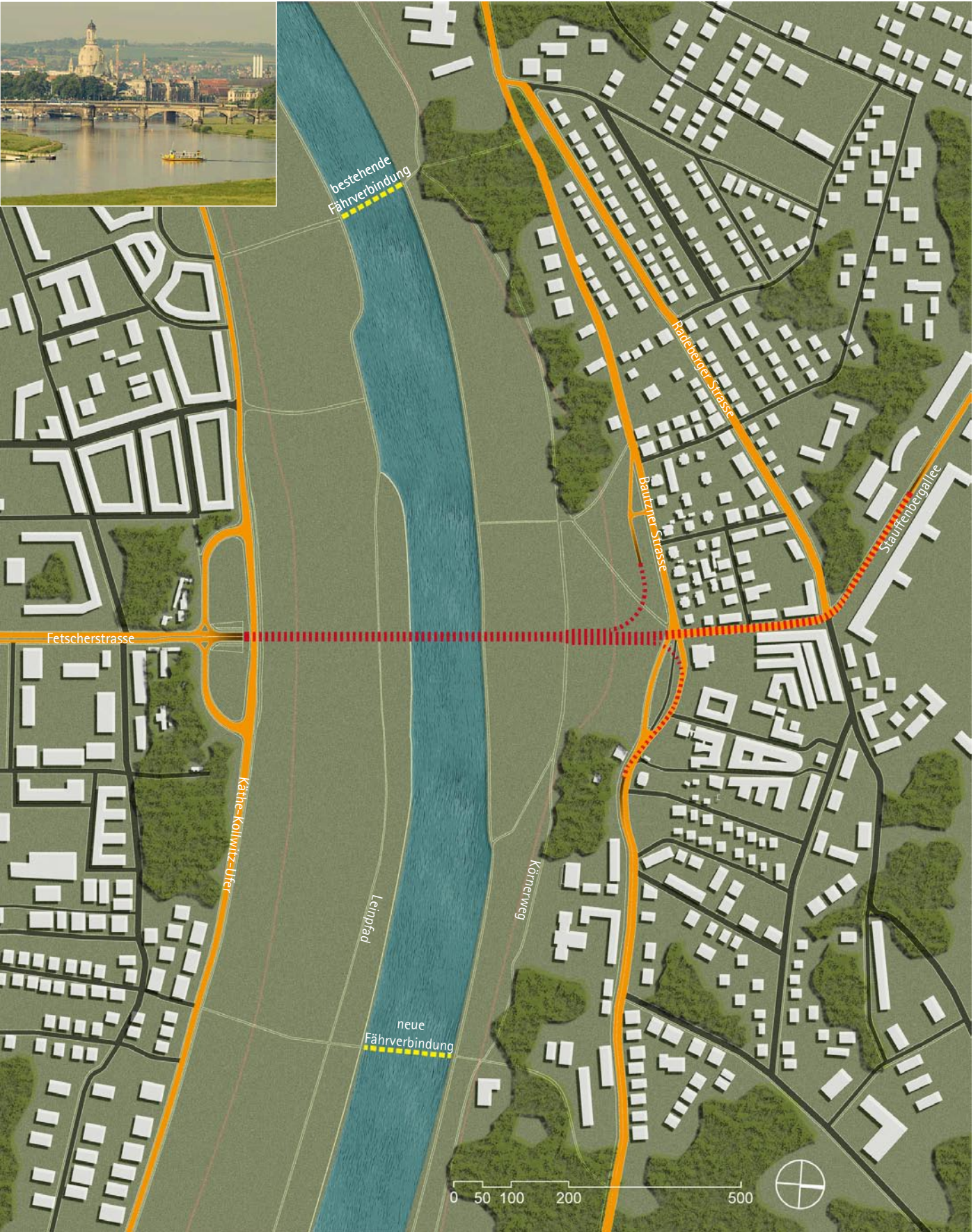





Übersichtsplan Elbtal



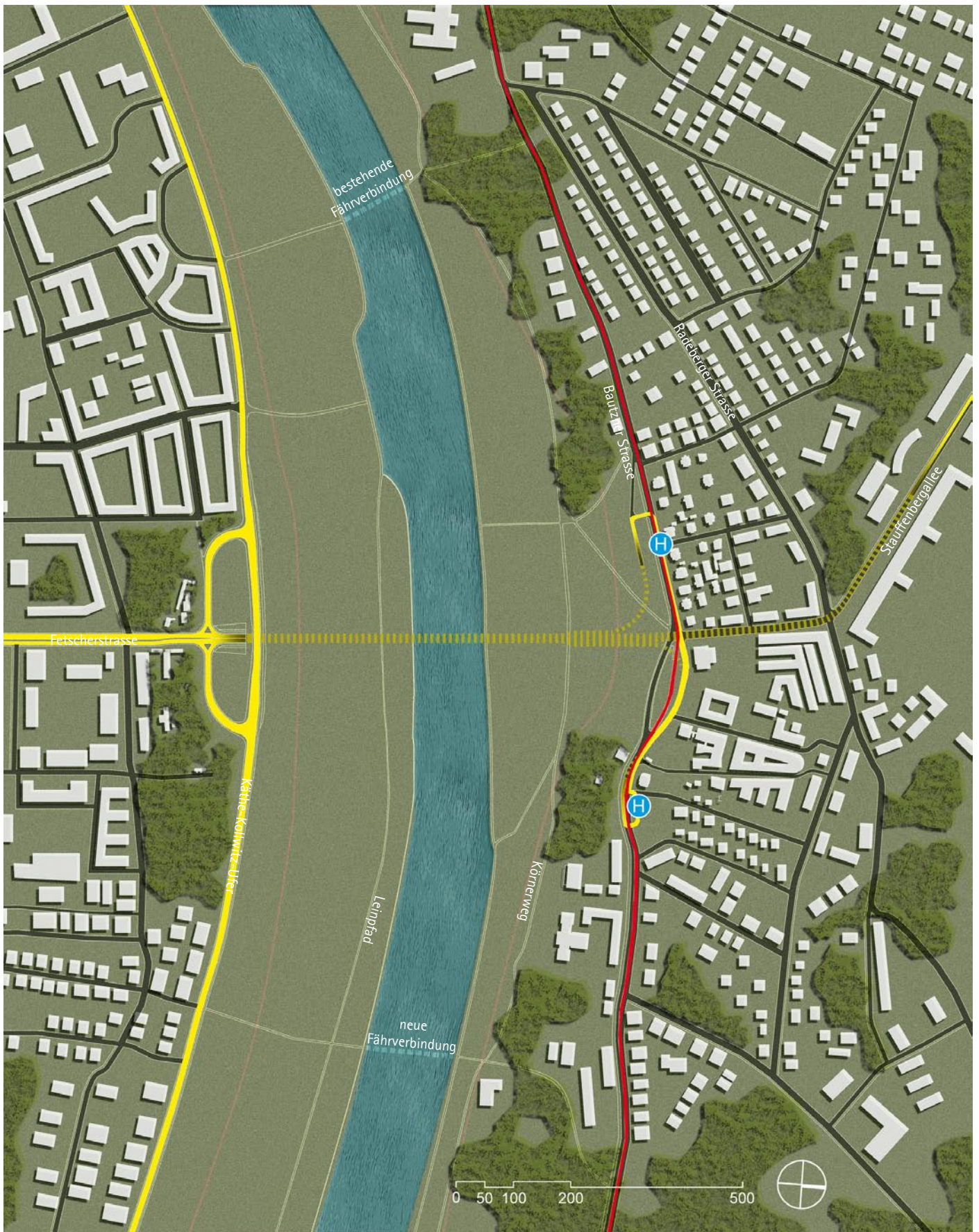
- Bisher für die Brückenquerung geplanter Tunnelverlauf
Länge des Tunnelsystems ca. 1200 m
- Fortgesetzter Tunnelverlauf im Bereich des Elbtals
Länge ca. 600 m

Tunnelverlauf



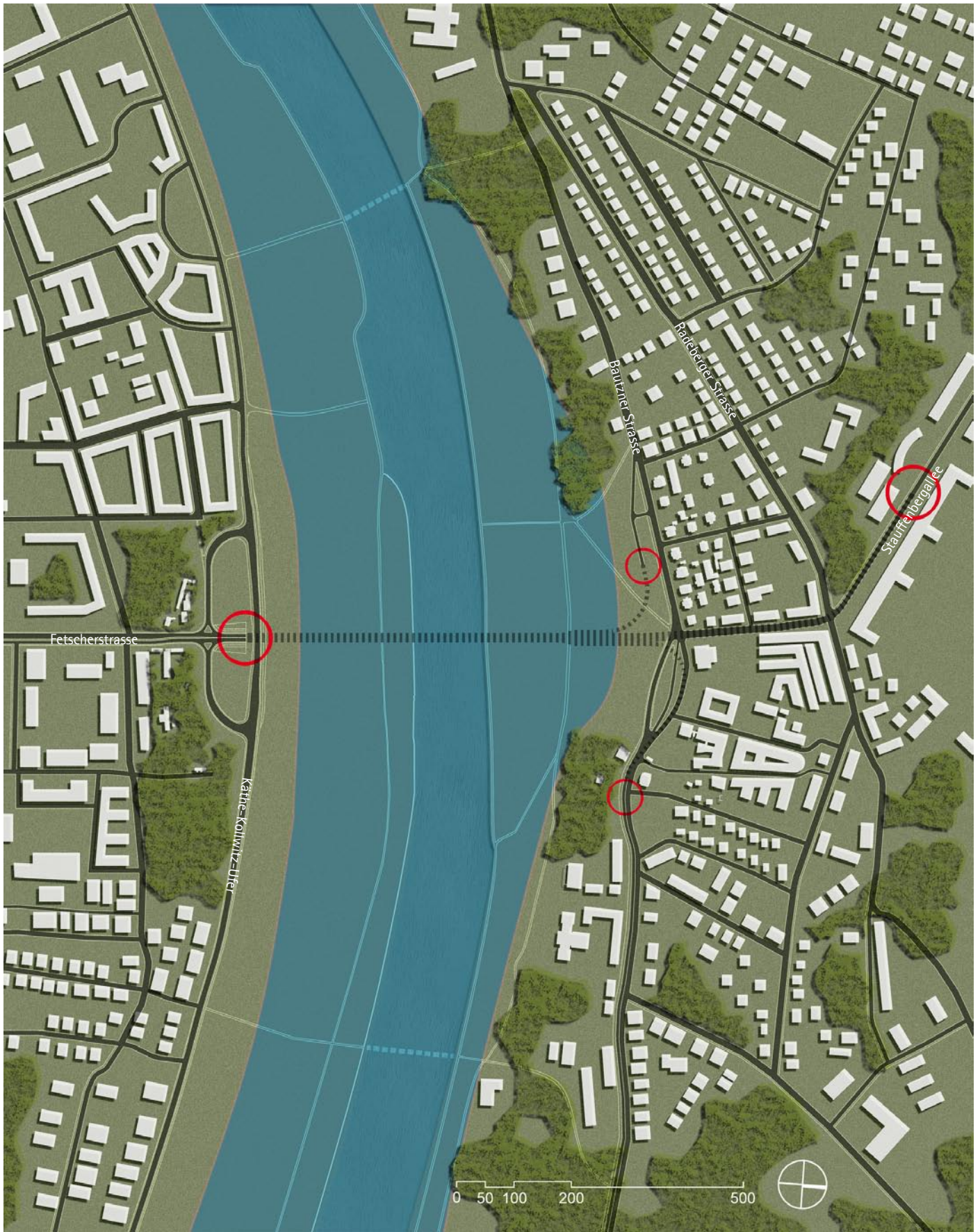
-  Flußfähren für Fußgänger und Radfahrer
-  Hauptverkehrsstraßen
-  Tunnelverlauf

Verkehrsplan



- Busstrecken
- Straßenbahntrasse
- H Umsteigemöglichkeit / Haltestelle

Straßenbahn- und Busanbindung



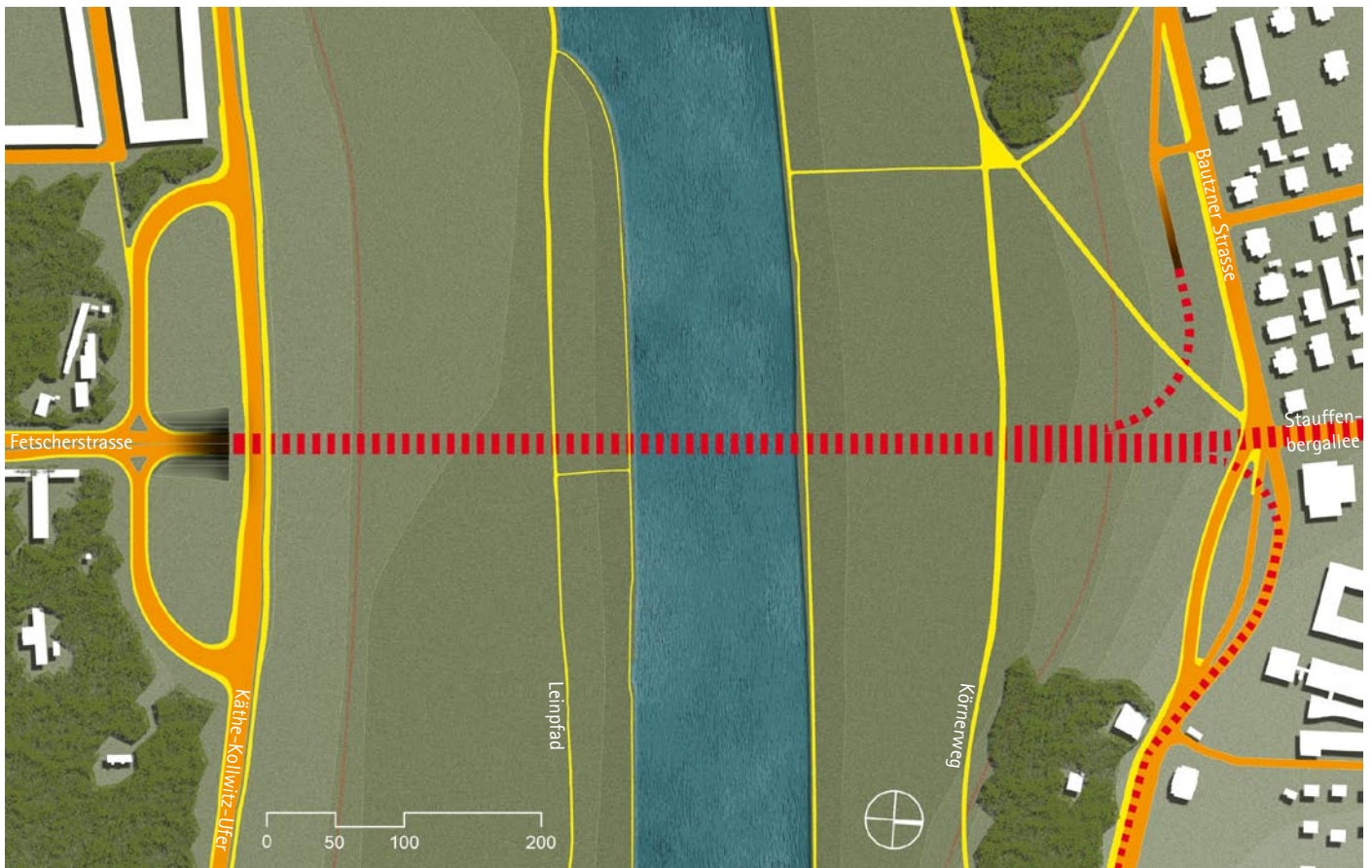
 max. Überflutungsbereich

 Tunnelmünder

Katastrophenfall
Bemessungswasserstand 113.00 über NN



Ausschnitt Übersichtsplan



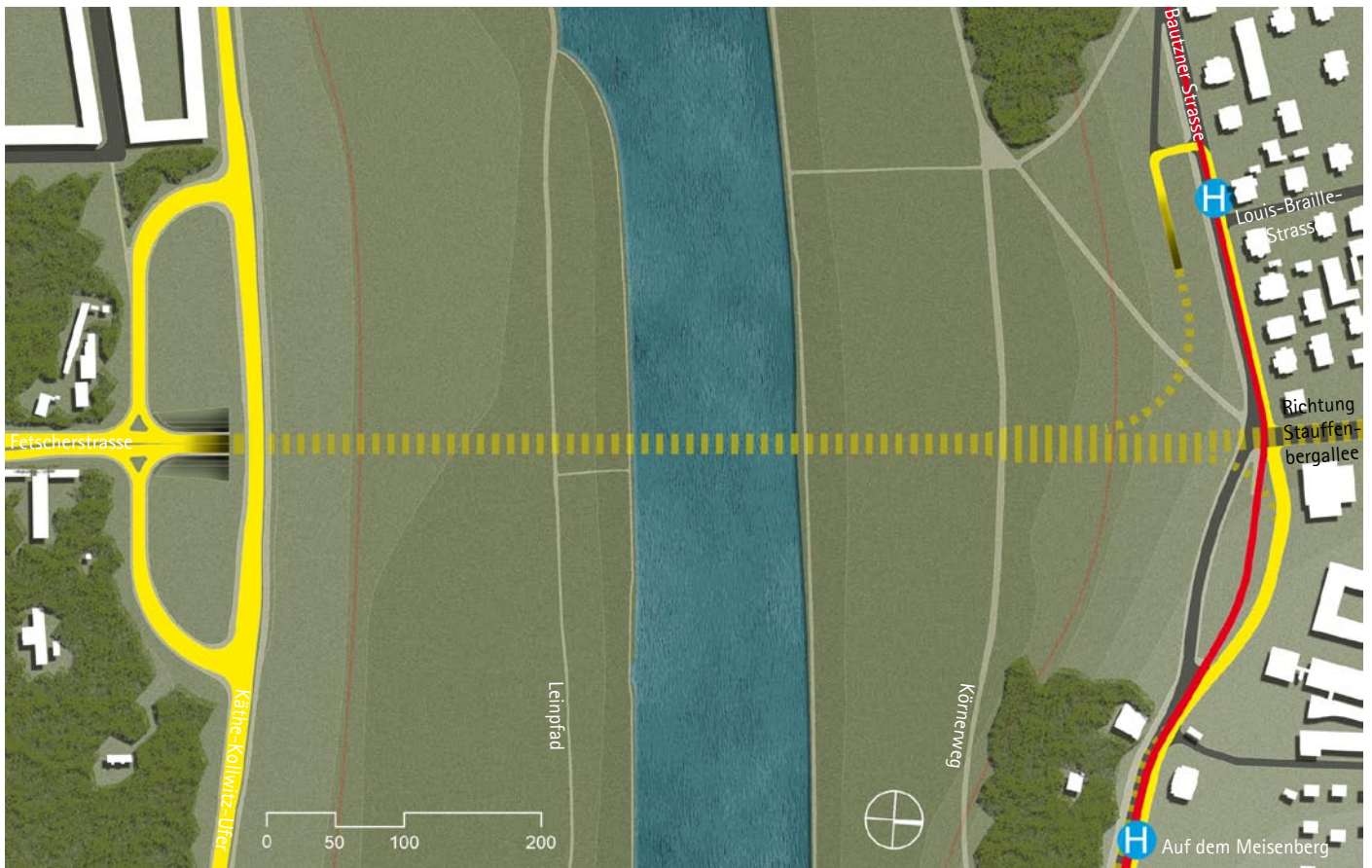
Verkehrsplan

- Fußwege
- Hauptverkehrsstraßen
- Tunnelverlauf

Auf der südlichen Elbseite wird in der Verlängerung der Fetscherstraße der Straßenverkehr unter dem Kätke-Kollwitz-Ufer in die Untertunnelung eingefädelt. Der Tunnelmund liegt außerhalb der unbebauten Elbauen und somit auch außerhalb der historischen Sichtbeziehungen. Die Tunnelöffnung verschleift sich mit der Topographie und tritt als Bauwerk nicht in Erscheinung. Die Lüftungseinrichtungen sind in die Einfahrtsbefestigung integriert.

Auf der nördlichen Elbseite bleibt die für die Brücke bereits geplante Tunnel- und Verkehrsführung unangetastet. Lediglich der für die Brücke vorgesehene Tunnelmund wird unter die Elbauen verschwenkt und dort als Elbuntertunnelung fortgesetzt. Die Zufahrt für Kraftfahrzeuge erfolgt nördlich der Radeberger Straße über die Stauffenbergallee. Im Osten und Westen wird die Unterquerung über Nebentunnel an die Bautzner Straße angeschlossen.

Zusätzlich zur bestehenden Fährverbindung unterhalb des Diakonissenkrankenhauses wird für Fußgänger und Radfahrer eine neue Flußfähre am alten Wasserwerk in der Verlängerung der Brockhausstrasse vorgeschlagen. Sie verbindet die Elbschlösser und den Körnerweg mit dem südlichen Elbufer.



ÖPNV-Anbindung

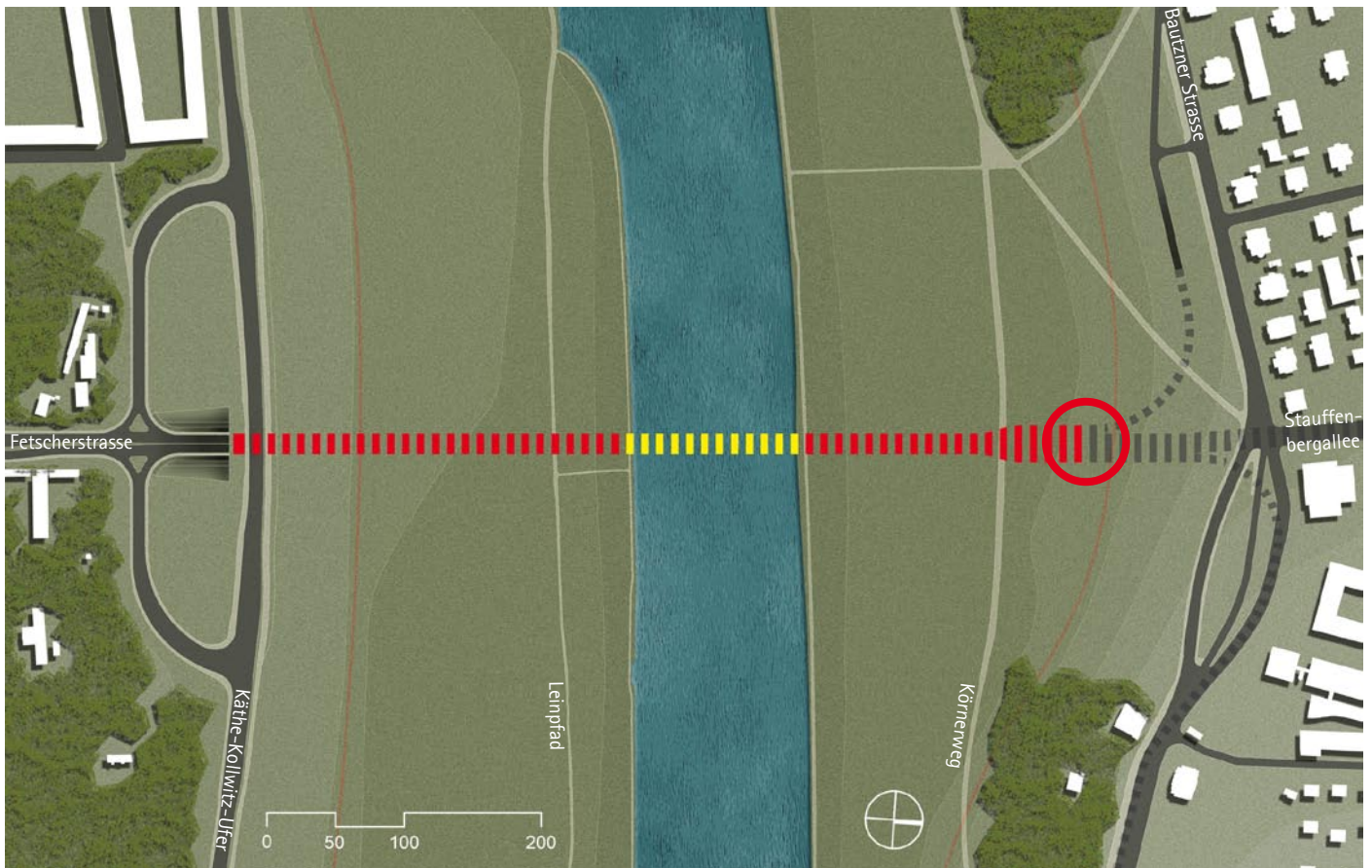
- Busstrecken
- Busverbindung via Tunnel
- Straßenbahntrasse
- H Umsteigemöglichkeit / Haltestelle

Eine Elbuntertunnelung an der Waldschlösschenbrücke erlaubt auch die Verbindung der öffentlichen Verkehrsmittel auf beiden Elbseiten.





An der Bautzner Straße werden Haltestellen vorgesehen an denen man von der Straßenbahn auf eine den Tunnel befahrende Buslinie umsteigen kann.

Möchte man die Elbe in Richtung Süden unterqueren, so besteigt man den Bus an der Haltestelle Louis-Braille-Straße.

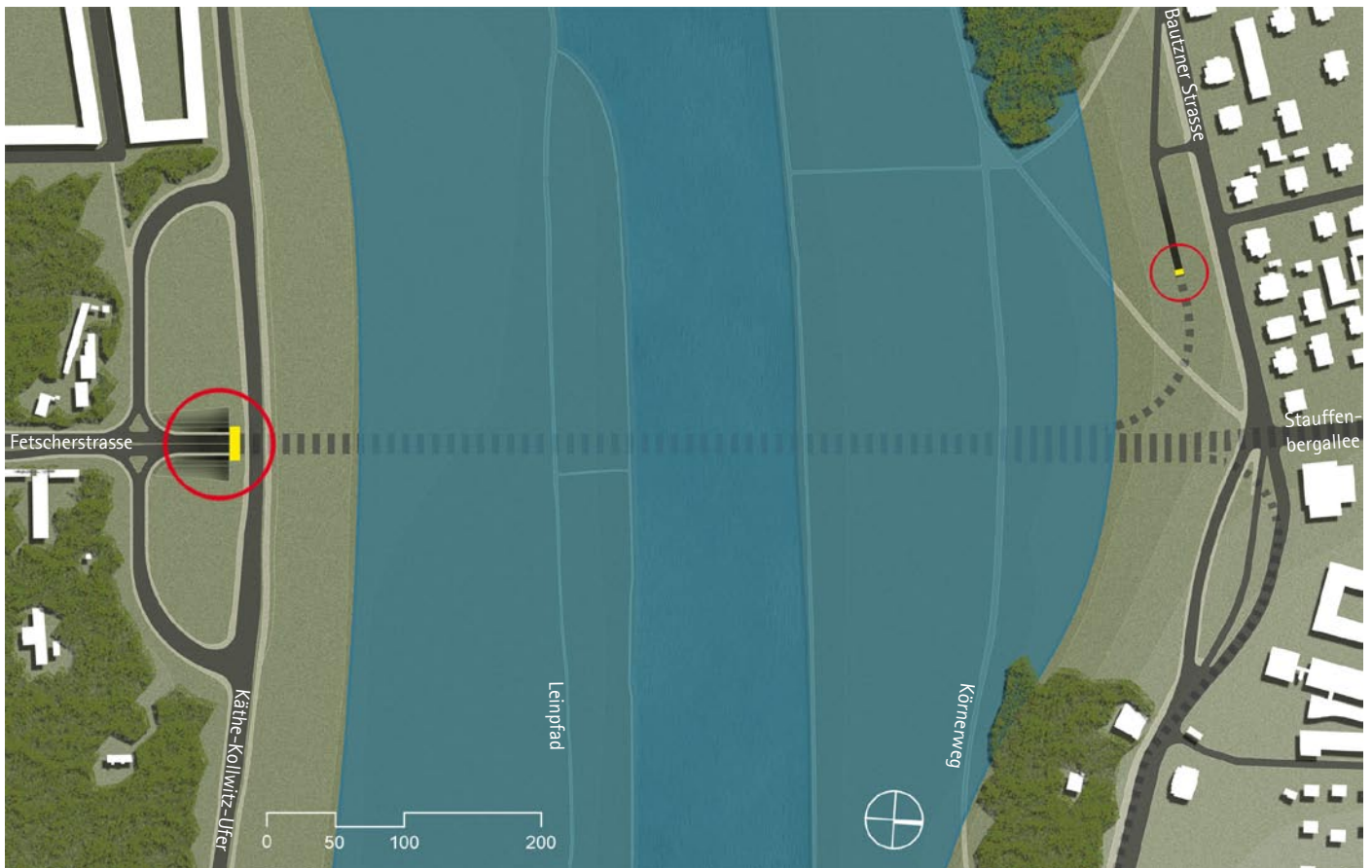
Aus Richtung Süden, von der anderen Elbseite kommend steigt man an der Haltestelle „Auf dem Meisenberg“ vom Bus auf die Straßenbahn um.




Relation Brückenschlag/Elbquerung

-  eigentlicher Brückenschlag
ca.1/6 der Gesamtbrückenlänge
-  aufgestellte Straße im Bereich der Flußauen
ca.5/6 der Gesamtbrückenlänge
-  Bestehende Tunnelplanung
-  vorgesehener Tunnelmund
der Brückenquerung

Für eine Tunnellösung an Stelle einer Brücke spricht die Tatsache, daß lediglich 1/6 des vorgesehenen Brückenbauwerks den eigentlichen Brückenschlag vollzieht. Der Großteil (5/6) der oberirdischen Elbquerung besteht aus einer in den Flußauen aufgeständerten Hochstraße. Der für die Brückenlösung notwendige Tunnelmund an der nördlichen Elböschung schiebt sich weit in die geschützte Auenlandschaft hinein. Diese hat an der für die Elbquerung vorgesehenen Stelle ihre größte Aufweitung innerhalb des Stadtgebiets.



 max. Überflutungsbereich

Katastrophenfall
Bemessungswasserstand 113.00m über NN

 Flutschutztore für Extremfluten

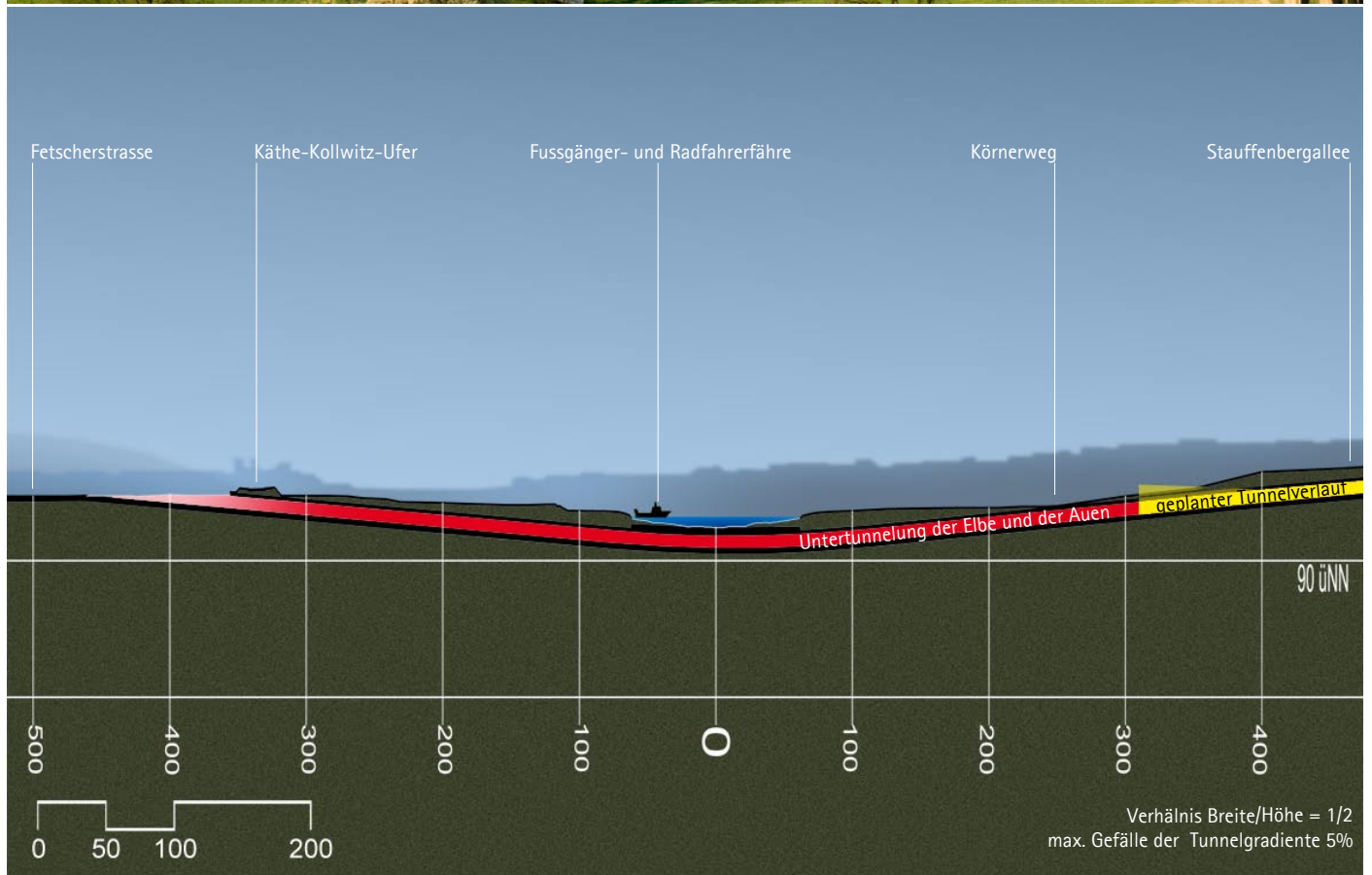
 Tunnelmünder

Eine Brückenquerung der Elbe würde bei Hochwasser zu erheblichen Problemen führen.

So entstünde mit einer Brücke an dieser im Stadtbereich breitesten Stelle der Flußniederung ein Hindernis, dessen Konstruktion in seiner gesamten Länge für gegebenenfalls anprallende Schiffe und Treibgut ausgelegt sein müsste. Dies würde einerseits erhebliche Kosten verursachen und andererseits ein filigranes, unscheinbares und zurückhaltendes Brückenbauwerk ausschließen. Auch wäre im Falle eines starken Hochwassers die gefahrlose Befahrbarkeit der Brücke nicht gewährleistet.

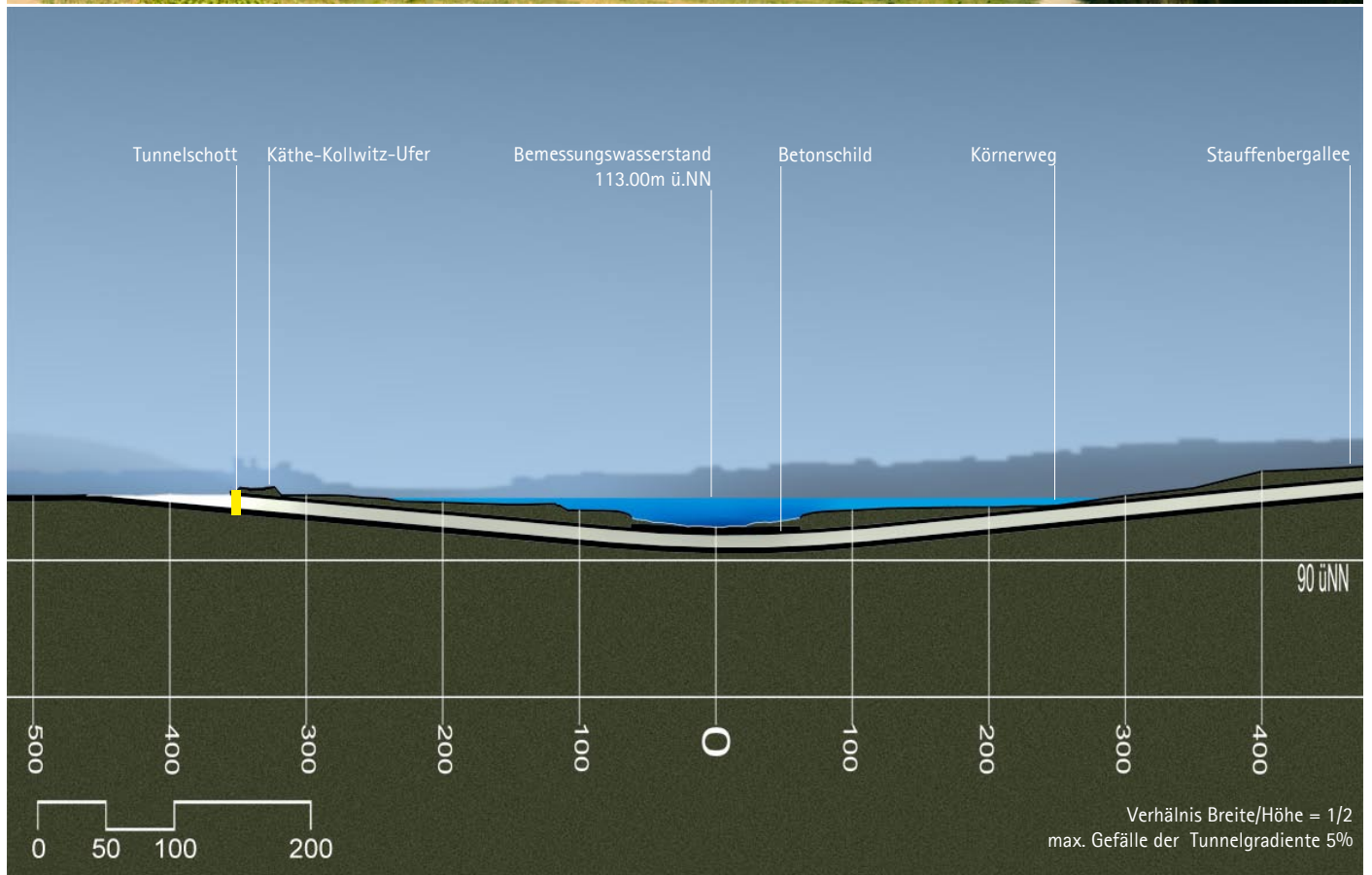
Nicht nur in ästhetischer Hinsicht ist also eine Tunnellösung einer Brücke vorzuziehen.

Ein Tunnel bleibt im Falle eines Hochwassers befahrbar, da die Einfahrten weit außerhalb der maximalen Flutzone liegen. Für kaum zu erwartende Extremfluten, die den zu Grunde gelegten „Katastrophenfall Bemessungswasserstand 113.00m über NN“ noch um 5m übersteigen müssten, könnten die Tunnelmünder mit zusätzlichen Flutschotts gegen eindringendes Wasser gesichert werden.



Schnitt Elbtal

Auf der südlichen Elbseite wird in der Verlängerung der Fetscherstraße der Verkehr unter dem Käthe-Kollwitz-Ufer in die Untertunnelung eingefädelt. Der Tunnelmund liegt außerhalb der un bebauten Elbauen und somit auch außerhalb der historischen Sichtbeziehungen. Die Tunnelöffnung verschleift sich mit der Topographie und tritt als Bauwerk nicht in Erscheinung. Die Lüftungseinrichtungen sind in die Einfahrtsbefestigung integriert. Auf der nördlichen Elbseite bleibt die für die Brücke bereits geplante Tunnel- und Verkehrsführung unangestastet. Lediglich der für die Brücke geplante Tunnelausgang wird unter die Elbauen verschwenkt und dort als Elbuntertunnelung fortgesetzt. Die Zufahrt für Kraftfahrzeuge erfolgt nördlich der Radeberger Straße über die Stauffenbergallee.



Schnitt Elbtal

Die Tunnelquerung bleibt im Falle eines Hochwassers befahrbar, da ihre Einfahrten weit außerhalb der maximalen Flutzone liegen. Für kaum zu erwartende Extremfluten, die den zu Grunde gelegten „Katastrophenfall Bemessungswasserstand 113.00m über NN“ noch um 5m übersteigen müssten, könnten die Tunnelmünder mit zusätzlichen Flutschotts gegen eindringendes Wasser gesichert werden.