

Königsbrücker Straße - 12 gute Gründe für Erneuerung statt Ausbau

- Ausführliche Version -

Einleitung

Die aktuellen Ausbauplanungen zur Königsbrücker Straße sind noch unter dem alten Diktat der Maximierung von Geschwindigkeit und Anzahl von Autos entstanden (verkehrliche Bemessung). Hierdurch wird der Straßenzug sehr breit und die Seitenbereiche sehr schmal. Fast alle Bäume müssten fallen. Die Planungen sind bereits 2016 vom Stadtrat beschlossen worden, aber das Planfeststellungsverfahren zieht sich - auch wegen massiven Eingaben der Menschen vor Ort - bis heute hin. Ein Ende ist momentan nicht absehbar. Da vor jeglichem Bau auf der Königsbrücker Straße zunächst die Stauffenbergallee (West) saniert sein muss, ist ein realistischer Baubeginn für die Königsbrücker Straße erst im Jahr 2026 möglich.

Wir sind überzeugt, dass man heute nicht die veralteten Planungen von gestern stur 'durchdrücken' darf. Vielmehr muss man die Verkehrswende ernst nehmen und einen schönen, resilienten Stadtraum schaffen (städtebauliche Bemessung). Ein möglicher Weg, dieses Ziel zu erreichen, ist eine Sanierung der Königsbrücker Straße im Bestand.

1. Stadtraum für Menschen - nicht für Autoverkehr

Wir brauchen nicht noch eine breite Durchgangsstraße mitten durch ein schönes, lebendiges Viertel. Der geplante Ausbau würde bedeuten, dass die Königsbrücker Straße sich nicht ohne weiteres queren lässt und dass eine breite Schneise zwischen Hechtviertel und Äußerer Neustadt gezogen wird. Dabei könnte die „Köni“ so viel mehr sein! Entlang der Straße liegen nicht nur zahlreiche soziale, kulturelle und gastronomische Einrichtungen - die Köni verläuft mitten durch eine dynamische und kreative Nachbarschaft, die genügend Raum zur freien Entfaltung braucht.

2. Keine Planung von oben - wir alle müssen beteiligt werden

Die jetzigen Planungen stammen ihrem Wesen nach noch aus den 2000er Jahren. Beschlossen wurde die jetzt aktuelle Variante im Jahr 2016. Einen fundierten Beteiligungsprozess hat es niemals gegeben. Anstatt Planungsziele vergangener Zeit heute noch durchzudrücken muss für die Königsbrücker ein konstruktiver Beteiligungsprozess durchgeführt werden: Wer nutzt den

Stadtraum, was braucht der Stadtraum, wie gestalten wir den Stadtraum? Die Planungen müssen sich dann an den Antworten zu diesen Fragen orientieren. Dieser Prozess wird höchst wahrscheinlich ergeben, dass ein schlanker Straßenzug mit vielen Bäumen und Platz neben der Straße für Menschen die verschiedenen Ansprüche am besten vereinigt.

3. Bäume erhalten und nicht fällen

Jeder einzelne große Stadtbaum ist in der Klimakrise Gold wert. Das gilt ganz besonders für die großen, alten Bäume im Abschnitt zwischen Schauburg und Stauffenbergallee. Keiner dieser grünen Riesen darf dem Ausbau zum Opfer fallen - wir setzen uns mit aller Kraft dafür ein, alle diese Bäume zu retten! Bei einer Bestandssanierung können wahrscheinlich alle Bäume stehen bleiben und die heute fehlenden nachgepflanzt werden. Dadurch würde sogar die historische vierreihige Baumalle wieder hergestellt werden. Wir fordern eine systematische Begutachtung aller Baumstandorte auf deren Nutzen für das Mikroklima, die Biodiversität und deren langfristige Vitalität.

4. Mehr Lebensqualität - Historischen Boulevard neu erstrahlen lassen

Die Fahrbahn darf nicht noch breiter werden! Wir brauchen den Platz dringend für gemütliche Cafés, Sitzecken und Blumenbeete, für breite Gehwege und eine komfortable und sichere Radverkehrsführung. Anstatt den Autos weiterhin am meisten Platz einzuräumen, fordern wir endlich eine gerechte Aufteilung des öffentlichen Raumes. Die Maximalgeschwindigkeit für den Durchgangsverkehr darf in Dresden nicht mehr das alles bestimmende Prinzip sein! Unser Ziel ist es, einen charmanten historischen Boulevard mit Aufenthaltsqualität zu schaffen. Dass das keine Träumerei bleiben muss, lässt sich aktuell in vielen Städten beobachten: Paris, Utrecht, Barcelona, Amsterdam, Kopenhagen oder Montreal sind beeindruckende und ganz reale Beispiele. Nicht zuletzt handelt es sich bei der Königsbrücker Straße um ein Gesamtensemble mit über 40 Einzeldenkmälern und dem Geburtshaus Erich Kästners - dieses muss behutsam saniert werden.

5. Zukunft bedeutet weniger, nicht mehr Autos

Schon heute fahren immer weniger Autos über die Königsbrücker Straße. Genau genommen gibt es dort inzwischen nur noch halb so viel motorisierten Verkehr wie in den 90er Jahren, viele nutzen die Waldschlösschenbrücke und die Stauffenbergallee. Die 10.000-12.000 Autos, die im Durchschnitt täglich auf Höhe der Schauburg fahren, entsprechen nur etwa der Hälfte des Kfz-Verkehrs auf der Bautzner oder der Leipziger Straße. Laut der 'Richtlinie zur Anlage von Stadtstraßen' (RASt06) reichen die zwei heutigen Spuren vollkommen für den Gesamtverkehr aus. Da unser [CO²-Budget weitgehend aufgebraucht](#) ist, müssen wir den Autoverkehr ohnehin in den nächsten Jahren massiv reduzieren, um überhaupt eine Chance zu haben, unsere Klimaziele einzuhalten zu können. Die Stadt Dresden muss bei großen Infrastrukturinvestitionen endlich

anfangen, langfristige Perspektiven mitzudenken, anstatt eine Mobilität von gestern zu zementieren.

6. Autoverkehr nicht in die Wohngebiete ziehen

Die aktuellen Planungen führen zu erheblich mehr Autoverkehr in den Wohngebieten der Äußeren Neustadt und im Hechtviertel. So verschwindet z.B. die Linksabbiegemöglichkeit an der Schauburg in Richtung Hansastraße - dafür entstehen neue Linksabbiegemöglichkeiten an der Löbnitz- und der Tannenstraße. Ebenfalls ist eine Linksabbiegespur in die Katharinenstraße geplant. Zudem kann man wegen der Breite der Straße und dem Eigenen Gleisbett der Bahn an fast allen Einfahrten und Seitenstraßen nur noch nach rechts ein-/ausfahren. Die Autos werden dadurch gezwungen, Umwege durch die Wohngebiete zu fahren.

Durch diese beiden Effekte wird bewusst Kfz-Verkehr in die Wohngebiete gezogen (Alaunstraße, Louisenstraße, Förstereistraße; Tannenstraße, Dammweg/Rudolf-Leonhardstraße; Löbnitzstraße, Dammweg/Friedensstraße). Damit widerspricht die aktuelle Planung nicht nur 'per Design' dem Ziel von weniger Kfz-Verkehr in der Neustadt und dem Hechtviertel - sie macht damit jegliche Bestrebung hin zu Autofreien Stadtteilen unmöglich.

7. Sichere und komfortable Radverkehrsführung

Wer täglich in Dresden mit dem Rad unterwegs ist, weiß wie anstrengend und gefährlich das sein kann. Die Zeit in der Fahrradfahrer*innen auf viel zu schmalen Radwegen direkt neben parkenden Autos bedrängt werden muss endlich vorbei sein! ÖPNV, Rad- und Fußverkehr sind die Mobilität der Zukunft, daher macht es keinen Sinn, Autos weiter zu bevorteilen. Wir brauchen breite, nach Möglichkeit baulich getrennte Radwege ohne Umwege. Ein solcher Radweg könnte ohne Probleme nördlich der Paulstraße bis zur Stauffenbergallee entlang des historischen Reitwegs entstehen. Auf den anderen Abschnitten der Königsbrücker Straße wäre mit Tempo 30 entweder im Mischverkehr oder mit Radschutzstreifen ein komfortables und sicheres Angebot für die schnellen Radfahrenden gegeben. Zusätzlich sollten die breiten Gehwege für radfahrende Kinder und langsam Rad-Fahrende freigegeben werden. Zum Einkaufen und für Anwohner*innen müssen natürlich genügend Fahrradparkplätze bereitgestellt werden.

8. Sichere Schulwege bauen

Direkt an der Königsbrücker Straße wurde vor kurzem ein großer, moderner Schulkomplex fertiggestellt: Die Gemeinschaftsschule Albertstadt. Dadurch ist die „Köni“ für viele Kinder zum neuen Schulweg geworden. In der aktuellen Planungsvariante sind allerdings nur schmale Gehwege und kaum Platz im Kreuzungsbereich mit der Stauffenbergallee vorgesehen. Vor Unterrichtsbeginn und nach Schulschluss wird es hier sehr eng werden. Gedränge und

Verkehrslärm sind unserer Meinung nach keine guten Schulbegleiter - wir fordern mehr Platz zum bummeln und sichere Wege für junge Menschen!

9. Klimakrise ernst nehmen

Wenn die Stadt viel Geld in die Hand nimmt, um eine Straße für die nächsten Jahrzehnte komplett neu zu gestalten, dann dürfen die aktuellen wissenschaftlichen Erkenntnisse zur Klimaentwicklung dabei nicht einfach wie bisher ausgeblendet werden! Das bedeutet ganz konkret, dass wir auch in Dresden eine Verantwortung haben, das Paris-Abkommen mit einem 1,5°-Pfad lokal umzusetzen. Daneben müssen die Planungen gleichzeitig die Entwicklung des lokalen Mikroklimas viel stärker berücksichtigen - die dicht bebaute Dresdner Neustadt gehört schon jetzt zu den heißesten Gegenden der Stadt [siehe [Themenstadtplan](#)]. Zwischen Asphalt, Häuserwänden und parkenden Autos staut sich die Hitze im Sommer dermaßen, dass die Lebensqualität und Gesundheit von Anwohner*innen stark darunter leiden. Selbst nachts kühlt sich die stickige Luft oft nicht richtig ab. Da wir bereits heute wissen, dass sich die Stadt in den kommenden Jahren aufgrund der Klimakatastrophe noch massiv weiter aufwärmen wird, müssen wir spätestens jetzt konsequent gegensteuern: Dresden muss seine Infrastruktur anpassen und zukunftsfähig machen. Eine Königsbrücker Straße mit vielen schattenspendenden Bäumen und Grünflächen muss den Stadtteil effektiv kühlen und zum Verweilen einladen - die geplante Asphaltwüste würde genau das Gegenteil erzielen.

Das erfolgreiche Bürgerbegehren von DresdenZero hat gezeigt, dass die Menschen in Dresden längst bereit sind, die große Transformation anzugehen - wie lange müssen wir noch auf die Politik warten?

10. Neuer Gleisabstand für neue Bahnen

Die neuen Stadtbahnwagen der DVB sind 30cm breiter als die bisherigen, damit sie höhere Kapazität und Komfort bieten können. Damit zwei Bahnen aneinander vorbei passen, müssen auch die Schienen beider Richtungen weiter auseinandergelegt werden. Dies ist in den letzten Jahrzehnten auf fast allen Strecken in Dresden geschehen - außer bislang auf der Königsbrücker Straße. Damit können die Linien 7 und 8 bis zu einer Neuverlegung der Schienen nicht mit den neuen Stadtbahnwagen bedient werden.

Die aktuelle Planungsvariante befindet sich noch in der Planfeststellung und kann erst nach Abschluss der Sanierung der Stauffenbergallee-West (ca. 2025/2026) begonnen werden. Die Bauzeit würde mindestens drei Jahre betragen. Mit den aktuellen Planungen können die neuen Stadtbahnwagen die Königsbrücker Straße daher nicht vor 2029 befahren - das ist zu spät. Am schnellsten können die neuen Gleismittenabstände bei einer Sanierung der Straße im Bestand umgesetzt werden. Hierfür ist kein aufwendiges Planfeststellungsverfahren notwendig. So ist es z.B. auf der Bautzner Straße (zwischen Martin-Luther-Straße und Waldschlösschenbrücke) durchgeführt worden. [msw: link finden!]

11. Barrierefreiheit

Technisch gesehen, sind die aktuellen Planungen 'barrierefrei', d.h. es gibt an allen Kreuzungen Bordabsenkungen und alle Straßenbahnhaltstellen lassen sich mit einem Rollstuhl erreichen. Allerdings erfordert die schiere Straßenbreite und das eingene Gleisbett der Bahn z.T. riesige Umwege. Die Trennwirkung der Straße ist enorm, die Gehwege sind schmal. Auch die sehr breiten Fußgängerquerungen an den Ampeln sind hinderlich und gefährlich für bewegungseingeschränkte Menschen. Echte 'Barrierefreiheit' in einem belebten Ortsteilzentrum bedeutet, dass man komfortabel und sicher mit Fahrrad, Rollstuhl, Rollator, Kinderwagen oder als blinder/gehörloser Mensch den Stadtraum benutzen kann. Hierzu müssen die Geschwindigkeiten der Autos gesenkt und der Raum für die Menschen vergrößert werden. Diese Anforderungen an 'Barrierefreiheit' verletzt die aktuelle Planung maximal.

Bei einer Bestandssanierung können die Borde abgesenkt und Blindenleitsysteme eingeführt werden. Gehwege ohne Stolperfallen können entstehen und die Ampeln können akustische Signale für Blinde bekommen. Einzig barrierefreie Haltstellen (niveaugleicher Einstieg) können nicht sofort errichtet werden. Sie sind aber technisch kein Problem (angehobener Radweg) und müssen im Nachgang über gesonderete (kleine) Planfeststellungsverfahren realisiert werden. Bedenkt man, dass die aktuelle Planungsvariante wahrscheinlich nicht vor 2029 fertiggestellt wäre, könnten barrierefreie Haltstellen nach einer Bestandsanierung sogar früher vorhanden sein, als wenn man an den jetzigen Planungen festhält.

12. Fertigstellung bis 2029 ist zu spät

Als der Stadtrat im Jahr 2016 die auch jetzt noch gültige Planungsvariante beschloss, wurde die Bauzeit für den gesamten Straßenzug mit zwei Jahren angegeben. Im Laufe der vertiefteren Planung hat sich seitdem die Bauzeit auf fast drei Jahre (2,98 Jahre) erhöht. Es ist zum Einen fraglich, ob der Stadtrat den Planungen zugestimmt hätte, wenn damals schon diese lange Bauzeit bekannt gewesen wäre. Zum Anderen sind drei Jahre mit Baggern und Löcher und Absperrungen und Baulärm einfach zu lang! Handel, Gastronomie und das Leben entlang der Königsbrücker Straße können nicht so lange eingeschränkt werden - denn dann wäre die Königsbrücker tot. Das Ziel einer jeglichen Umgestaltung muss ein lebendiges Ortsteilzentrum sein.

Vor dem Baustart der aktuell geplanten Variante für die Königsbrücker Straße muss die vom Stadtrat beschlossene Sanierung der Stauffenbergallee (West) durchgeführt sein. Dies wird aber frühestens im Jahr 2025 erfolgt sein. Mit den Bauarbeiten auf der Königsbrücker Straße wird daher nicht vor 2026 angefangen werden können - Bauende ist damit nicht vor 2029. Bis 2029 auf sichere und komfortable Radführungen und den Einsatz der neuen Stadtbahnwagen zu warten dauert zu lange.

Die Königsbrücker Straße - eine unendliche Geschichte

Historie

In den 1990er Jahren ist ein CDU Landesminister auf dem Weg zum Flughafen im Stau stecken blieb und daraufhin verspätet zu einem Staatsgast gekommen. Das hat ihn so erbost, dass die Dresdner CDU einen massiven Ausbau der Königsbrücker Straße planen ließ: Mit zwei Bahn- und vier Autospuren sollte die Königsbrücker ausgebaut werden - da kein Platz mehr für Radwege war, sollten Radfahrende z.B. über die Alaunstraße umgeleitet werden. Das Regierungspräsidium meldete Bedenken an, über 1500 Eingaben wurden eingereicht - allein die damals 'allmächtige' CDU wollte es durchziehen ... und ist krachend gescheitert: Das Regierungspräsidium gab keine Zustimmung zu den Ausbauplänen.

Diese frühe Geschichte hat die Königsbrücker zum **Politikum** gemacht. Um die Niederlage auszubügeln, wollte die CDU seitdem 'so breit wie möglich' bauen. Grüne, SPD und die LINKE wollten 'es wenigsten etwas schmaler' machen. Und so kam es denn in den Jahren 2004/2006 zu einem 'Kompromiss' der im Wesentlichen eine überbreite Fahrspur neben einem eigenen Gleisbett der Straßenbahn vorsah (Variante 4). Diese Lösung hätte zwar immernoch eine untragbar breiten Straßenzug mit winzigen Gehwegen bedeutet - aber LINKE, SPD und Grüne konnten es geschickt als großen Erfolg verkaufen. Dies wiederum erboste die CDU so sehr, dass sie über alle Schalthebel die Umsetzung der Planungen verhinderten - bis Oberbürgermeisterin Orosz (CDU) die Planungen stoppte, und neue, wieder breitere Planungen in Auftrag gab (Variante 5, in Teilen sechspurig). Parallel zum Beschluss von Variante 5 im Jahr 2011 wurde auch eine 'Prüfung einer Sanierung weitestgehend im Bestand' beschlossen.

Variante 5 stellte sich im Folgenden aus unbaubar-breit und unsicher heraus - allerdings führte der Prüfauftrag zur Sanierung im Bestand zu einer neuen Planung (Variante 7), welche wiederum durchgehen vierspurig war und in der Variante 4 sehr ähnlich sah. Der Stadtrat sollte nun zwischen diesen beiden viel zu breiten Ausbauvarianten entscheiden.

Im Jahr 2013 begannen sich die Dinge zu wandeln. Der Ortsbeirat Neustadt hatte schmalere Planungen gefordert und die Grünen haben in einem sehr mutigen Schritt den Kompromiss von 2004/2006 aufgekündigt und eine neue Planungsvariante vorgestellt. Im Frühjahr 2014 sollte über vierspurig (V7) oder vier-/sechspurig (V5) für die Königsbrücker im Stadtrat abgestimmt werden - aber die SPD ist in der letzten Sekunde zur Besinnung gekommen und hat eine Entscheidung verhindert. Die Kommunalwahl 2014 ergab eine hauchdünne Mehrheit von LINKE, Grüne, SPD und Piraten - und die weiteren Planungen an Variante 5 wurden vorerst gestoppt.

Die aktuelle Variante

Im Folgenden wurde vom Stadtrat beschlossen, drei Varianten näher zu betrachten: die voll vierspurige Variante 7 (die jetzt zum Liebling der CDU wurde), den Planungsvorschlag der Grünen sowie eine wirklich bestandsnahe Variante. Über viele Zwischenschritte wurde aus der Grünen Ideen die Variante 8.7 und aus der bestandsnahen Planung die Variante 8.4. Die Gewinnerin im Stadtrat war 2016 schließlich V8.7, welche im mittleren Teil der Königsbrücker Straße mit 14-18m Breite wenigsten etwas schmaler als die vorhergehenden Planungen ist, aber nördlich Bischofsweg und südlich der Post mit einem eigenen Gleisbett der Bahn und zwei Autospuren wieder auf eine vierspurige Breite von 17m-18m kommt. Dadurch müssen auch alle Bäume dort gefällt werden.

In 2016 war aber die Verkehrswende noch im Inkubator, FFF war noch nicht gegründet und die Klimakatastrophe schien für die meisten Menschen noch weit weg. Die Maximierung der Geschwindigkeit und der Anzahl der Autos war immernoch das zentrale Planungsziel. Hier hatte die Gewinnerin V8.7 leichte Vorteile gegenüber der bestandsnahen V8.4 - und aus der Zeit heraus gesehen, ist diese Entscheidung von damals zumindest verständlich.

Seitdem hat sich die Situation aber substantiell geändert. Nicht nur sind die makroskopischen Auswirkungen des Klimawandels (CO² Reduktion => Reduktion des Kfz-Verkehrs) nun für alle (die sehen wollen) sichtbar - auch die Notwendigkeit lokal mikroklimatisch den heisseren Sommern mit großen Stadtgrün entgegenzuwirken sind lokal zu einer essentiellen Frage geworden. Heute ist eine auf Geschwindigkeit ausgelegte Planung, welche (so gut wie alle) Bäume fällt, einfach aus der Zeit gefallen. Leider halten die Grünen bislang an 'ihrer' Variante fest - wir hatten es schon oben beschrieben, die Königsbrücker ist zum Politikum geworden.

Derweil hat sich seit den 1990er Jahren der Kfz-Verkehr auf der Königsbrücker Straße mehr als halbiert. Fahren in den 90ern noch über 25.000 Autos täglich an der Schauburg vorbei - so sind es heute nur noch 10.000-12.000. Gab es in den 90er Jahren in der Tat täglichen Dauerstau - so ist die verkehrliche Situation heute mehr als entspannt. Es gibt daher gar keinen verkehrlichen Grund, die Königsbrücker auszubauen - eine schlichte Sanierung wäre vollkommen ausreichend. Allein die Königsbrücker-als-Staufalle hat sich in das kollektive Gedächtnis von Dresden gebrannt, sodass die Erkenntnis den drastisch gesunkenen Verkehrs noch nicht bei der Mehrheit der Menschen angekommen ist.

Und nun?

Das Planfeststellungsverfahren zur Variante 8.7 (beschlossen bereits 2016) stockt noch immer. Grund sind wie in der Vergangenheit sehr viele Eingaben sowie verkehrsorganisatorische Probleme, die man nicht in den Griff zu bekommen scheint (Wer zu breit plant, wird niemals bauen). Mit einem Abschluss des Planfeststellungsverfahrens ist wohl nicht vor Ende 2023 zu rechnen. Aber selbst ein Baurecht in 2023 wird die Königsbrücker nicht schnell verändern können - denn die Stauffenbergalle muss vor der Umgestaltung der Königsbrücker saniert sein. Dies wird

nicht vor 2025/2026 der Fall sein. Dies bedeutet, dass bei drei Jahren Bauzeit, die V8.7 nicht vor 2029 realisiert sein kann.

Für eine Umgestaltung/Modernisierung bieten sich nun als Alternative nun nur zwei Möglichkeiten an: 1. eine neue schlanke Planung, welche aber wiederum ein jahrelanges Planfeststellungsverfahren benötigen würde. oder 2. eine Sanierung des Straßenzugs im Bestand. Letzters könnte ohne Problem in zwei Jahren baulich umgesetzt werden.

Zum Schluss sein angemerkt, dass in der ganzen Historie der Königsbrücker Straße nie die Menschen vor Ort mit einbezogen wurden. Immer kamen die Planungen von außen und von oben. Dabei müsste man bei einem so wichtigen Stadt-Boulevard zunächst die Bedarfe und Wünsche der Nutzenden der Königsbrücker Straße aufnehmen und diskutieren - und dann nach geeigneten Lösungen suchen. Wir sind überzeugt, dass dann eine 'Sanierung im Bestand' auf natürliche Weise herauskommen würde.