

Dresdens umkämpftestes Bauprojekt- Die Königsbrücker Straße

Ein Beitrag von Marco Muß und Merle Scharnhoop.

Campus Radio Dresden.

(Einspieler: Sound of Königsbrücker)

So oder so ähnlich klingt ein normaler Donnerstag im Berufsverkehr auf der Königsbrücker Straße in der Dresdner Neustadt. Und so wie es klingt, sieht es auch aus: wackeliges Kopfsteinpflaster auf der Straße, alte graue Betonplatten zwischen den Gleisen, ein unebener Gehweg, ein fehlender Fahrradstreifen. Die Folge: Chaos, Stau und ein hoher Lärmpegel. Alles andere also, möchte man meinen, als eine Straße, die zum Verweilen und Flanieren einlädt. Und doch ist die Königsbrücker eine echte Lebensader, verbindet sie doch das Industriegebiet mit dem ÖPNV-Knotenpunkt Albert Platz, umrahmt das lebendige Szeneviertel der Äußeren Neustadt an ihrem westlichen Ende und beherbergt zahlreiche Restaurants, Bars und Läden des täglichen Bedarfs sowie wertvollen alten Baumbestand im oberen Teil der Straße.

Zugleich ist die Straße, in der das Geburtshaus von Erich Kästner unscheinbar und still beobachtend dem täglichen Gewusel gegenübersteht, ein ewiges Sorgenkind, das zu einem Prestigeprojekt der Dresdner Verkehrspolitik werden soll. Ein hochrangiger CDU-Politiker ärgerte sich damals über die chaotischen Zustände und den daraus resultierenden Stau, in welchen er sich auf dem Weg zu einem Staatsgast wiederfand, sodass er einen Neu und Ausbau der Königsbrücker kurzerhand zur Chefsache erklärte.

Aber auch Anwohnerinnen und Anwohner sowie Bürgerinitiativen beteiligen sich seit vielen Jahren rege am Ringen die Zukunft der Straße. Warum aber hat sich hier dennoch seit fast 30 Jahren nichts getan? In diesem Beitrag wollen wir ein wenig in die Geschichte der Sanierung der Königsbrücker Straße schauen. Eine Geschichte von **kühnen** Plänen, parlamentarischem Ringen, zivilgesellschaftlichem Widerstand und vielen Kompromissen. Dazu haben wir auch mit einer von mehreren Bürgerinitiativen und mit einem Lokalpolitiker gesprochen. Beide sind, wie viele weitere Akteure, auch ein Teil dieser komplizierten Geschichte.

Die erste Überlegung, etwas am Status quo der Straße zu ändern, reicht bis ins Jahr 1998 zurück. Diese waren damals vor allem von der Idee beherrscht, die Königsbrücker zu einer tragfähigen Transitachse für den Autoverkehr zu machen. Denn damals rollten noch rund 25.000 bis 27.000 Autos täglich über die Straße. Sechsspurig sollte die Straße daher werden. Doch spätestens seit Eröffnung der Autobahn und der Waldschlößchenbrücke im Jahr 2013 sowie durch die generelle Mobilitätsentwicklung der letzten Jahrzehnte haben sich die Verkehrsprognosen stark nach unten entwickelt. Dementsprechend änderten sich mit der Zeit auch die Pläne für die Königsbrücker Straße. Der geplante Ausbau sollte nun etwas schmaler ausfallen.

Nach einem gefühlt endlosen Hin und Her der Ideen, Konzepte und Vorschläge konnte man sich schließlich doch auf eine Variante einigen. Kurz zum Verständnis, im Stadtrat konnten verschiedene Parteien unterschiedliche Ideen und Pläne zur Sanierung der Königsbrücker Straße einbringen. Diese Vorschläge bekommen dann Namen wie z.B. Variante 7, für die sich CDU und FDP ausgesprochen haben, oder Variante 8.4, für die sich die Piraten und die Linke einsetzten. Schlussendlich wurde sich dann im Jahr 2016 auf die Kompromissvariante 8.7 geeinigt. Diese wurde sowohl von der zuständigen Stadtverwaltung, aktuell unter Führung der Grünen, als auch von den Dresdner Verkehrsbetrieben bevorzugt. Es folgte ein acht Jahre langwährendes Planfeststellungsverfahren mit enormer zivilgesellschaftlicher Beteiligung.

Doch jetzt wird es ernst. Ende 2024 wurde das Planfeststellungsverfahren für beendet erklärt. 2026, so der Plan, soll es losgehen.

In dieser 2016 im Stadtrat verabschiedeten Kompromissvariante sehen Kritiker*innen und Anwohner*innen aber auch weiterhin allerlei Probleme. Nach wie vor gebe es einen zu großen Vorrang für den Autoverkehr.

Martin Schulte-Wissermann: „Die Mutter aller Probleme ist, dass die Planungsprioritäten, die sind, die sie über Jahrzehnte waren, nämlich Geschwindigkeit und Masse an Autos. Die Straße ist optimiert dafür, möglichst viele Autos möglichst schnell im Transitverkehr von Klotzsche zur Uni zu bringen. Und das ist, insbesondere wenn die (Carola)Brücke dazwischen fehlt, ja nicht mehr das, was wir eigentlich wollen. Wir wollen ja die Autos raus aus den Innenstädten, wir wollen ja Entschleunigung, wir wollen ja schöne Lebensräume haben, wir wollen Sicherheit und Komfort aller Verkehre, also auch Fußverkehr, Radverkehr.“

Das war Martin Schulte Wissermann. Er ist eigentlich das lebende Lexikon schlechthin, wenn es das, wie er es nennt, Politikum Königsbrücker Straße geht. Er ist sowohl für die Piratenpartei auf Kommunalebene aktiv als auch Aktivist der ersten Stunde und Gründer der Bürgerinitiative: Königsbrücker muss leben. Mit dieser zählt er regelmäßig den Verkehr und kommt zu dem Ergebnis, dass die Verkehrszahlen heute weit unter den 25.000 bis 27.000 Autos pro Tag liegen, auf deren Basis der Ausbau damals beschlossen wurde.

Martin Schulte-Wissermann: „Und heute sind wir bei 10.000 Autos. Und um ehrlich zu sagen, jetzt mit (der fehlenden) Carolabrücke sind wir eher bei 7000. Das ist so Größenordnung Bürgerstraße Pieschen oder Wernerstraße in Löbtau. Dafür muss ich nicht die Straße auf 20 Meter (Breite) ausbauen, mit einem eigenen Gleisbett. Das ist absolut sinnlos!“

Aber gucken wir uns die Pläne einmal genauer an. Wie wird die Königsbrücker Straße sich unter der Variante 8.7 verändern? So begeben wir uns doch mal gedanklich auf eine kleine Reise zum Albertplatz. Dort beginnen nämlich die Baupläne. Der erste Bauabschnitt geht vom Albertplatz zur Katharinenstraße. Das ist vom Albertplatz kommend, die erste Straße auf der rechten Seite. Für alle Feierwütigen unter euch, da steht auch die GrooveStation. Wir gehen also gedanklich die Königsbrücker Straße bis dorthin hoch und sehen, dass die Tram eine eigene Fahrbahn bekommen hat, nicht wie aktuell mit den Autos auf einer Straße fährt. Die Fahrradfahrer*innen haben einen durchgängigen Radweg auf der Straße.

Nach der Katharinenstraße fahren Tram und Autos dann wieder zusammen auf der Straße bis zur Kreuzung Bischofsweg an der Schauburg. Ab hier bekommt die Tram erneut ein eigenes Gleisbett und die Autos fahren allein auf der Straße. Hierin sehen Kritikerinnen und Kritiker ein Problem. Sie weisen darauf hin, dass Autos die Straße anders als heute, nicht einfach mehr zum Linksabbiegen überqueren können. Sie müssen aus den Seitenstraßen immer nach rechts abbiegen und die Straße viele hundert Meter hochfahren, bevor sie wenden können. Dies würde unnötige Verkehrsströme verursachen. Außerdem bedeutet ein eigenes Gleisbett zwangsläufig eine deutliche Verbreiterung der Straße. Der Fahrradweg verläuft hier nun zwischen Fahrbahn und Parkplätzen. Und genau hier gibt es weitere große Probleme.

Marcel: „Der Radwege-Ausbau so wie er jetzt geplant ist, wird parallel stattfinden zum ruhendem Verkehr. Heißt, wir haben dort eine Gefahr von Dooring Unfällen, die an sich bekannt ist. Wie gesagt, wir reden hier von Planungsdaten, die sind acht Jahre und älter. Und wir haben mittlerweile auch ganz andere Unfälle in Dresden erlebt, wo Leute leider zu Tode gekommen sind aufgrund solchen Dooring Unfällen. Und hier baut man es trotzdem genauso wieder. Und der fließende Verkehr ist auch noch eingezwängt durch das eigene Gleisbett der Straßenbahn, was nochmal etwas erhöht wird oder eine Bordsteinkante bekommt. Heißt, wenn da mal irgendwie eine Radfaherin ausschert: das Auto kann auch nirgendwo hin um auszuweichen. Dem bleibt dann nur noch bremsen und hoffen, dass es reicht.“

Das war Marcel. Er ist Teil der Bürgerinitiative StadtMussAtmen, mit der wir ebenfalls über das Bauvorhaben gesprochen haben.

Außerdem soll nahezu der komplette, teilweise sehr alte und wertvolle Baumbestand gefällt werden. Zwar soll die Anzahl der Bäume nach Fertigstellung der Bauarbeiten eins zu eins ersetzt werden, doch würden diese keinen vergleichbaren ökologischen und mikroklimatischen Wert haben können wie der heutige Baumbestand. Denn ein Teil der Königsbrücker stellt eine wahre Rarität dar. Sie ist eine von nur noch zwei doppelreihigen Baumalleen auf dem Dresdner Stadtgebiet. Ihr Verlust wäre nicht ersetzbar, erklärt **Schulte-Wissermann**:

„Überall haben die Leute eine Liebe zu ihrem Stadtraum und machen es schön. Und die Königsbrücker, man muss es so drastisch sagen, wenn die so ausgebaut wird, wie sie ist, dann ist sie einfach tot ausgebaut. Es ist dann ein 18 bis 20 Meter breiter Asphaltzug mit einem eigenen Gleisbett. Das Gleisbett ist aus Asphalt, also nicht irgendwie begrünt oder so, es ist Asphalt, heizt sich auf und alle Bäume, alle außer der Ulme an der Königsbrücker 49, alle Bäume sind weg. Alle großen Bäume sind weg und werden durch kleine Spargel ersetzt. Und der ökologische Schaden, der Schaden fürs Mikroklima ist selbst nach den städtischen Untersuchungen / Aussagen nicht kompensierbar. Also es wird deutlich wärmer, es wird deutlich mehr Feinstaub geben, es wird deutlich ungemütlicher. Und wenn dann der Wind kommt oder der Regen oder die Sonne, es wird ein lebensfeindlicher Raum und das kann nicht das Ziel sein.“

Jenny von StadtMussAtmen betont darüber hinaus, dass es hier sogar noch mehr als den erwähnten Baumbestand geht.

Jenny: „Also wenn die Vorgärten wegkommen, ist ja auch noch mal eine ganze Menge Grün was wegfällt und eben auch Platz. StadtMussAtmen, das bedeutet nicht nur frische Luft, sondern auch Platz, sich zu bewegen und auch mal zu... zu verschnauften und es wird alles immer enger, hier wird nachverdichtet, ganz viele Höfe sind nicht mehr, wie sie früher waren, so dass eben noch Häuser reingestellt wurden und so weiter. Hier wohnen so viele Menschen wie in einer mittleren Kleinstadt. Es wird Platz gebraucht und nicht immer noch mehr versiegelt und zugepflastert.“

Die Bürgerinitiativen fordern daher eine Sanierung im Bestand statt eines Ausbaus der Straße, auch um ausreichend Platz für die Menschen in der ohnehin schon sehr beengten Neustadt zu bewahren.

Jenny: „Also die Königsbrücker, das ist jetzt noch so eine Straße in der Neustadt, wo mit so ein bisschen Platz, wo man auch mal stehen bleiben und verweilen kann, wo man auch mal ein Kännchen draußen schlürfen kann und so. Und davon haben wir echt verdammt wenige. Also die Fußwege in der Neustadt hier sind alle so wahnsinnig schmal. Ich finde, dass dieser breite Gehsteig für die Menschen erhaltenswert ist. Nicht als Parkplatz! Nicht als Mülltonnenabstellplatz! Das wäre auch schön, wenn da die Menschen tatsächlich Platz hätten. Es gibt nicht so viel Platz in der Neustadt!“

Auch Gastronomie und Geschäfte haben erkannt, dass ein Bürgersteig, der an einigen Stellen lediglich eine Breite von 1,80 Meter haben soll, geschäftsschädigend sein könnte und unterstützen die Bürgerinitiativen als Auslagestellen für Informationsmaterial und Unterschriftenlisten.

Jenny: „Weil, für die wird es auch doof, wenn der Fußweg viel schmaler wird, zum Beispiel bei der Außengastronomie. Aber auch für andere Geschäfte ist es halt echt ein Punkt, wenn die da weniger Platz haben auf dem Weg, weil da rennt man einfach vorbei, da verweilt man nicht, da guckt man nie in die Auslage, sondern geht weiter seinen Weg.“

Aber auch für Anwohnerinnen und Anwohner des angrenzenden Hechtviertels, der Kieze rund um die Katharinen und Alaunstraße sowie der Löbnitzstraße, hätten die aktuell beschlossenen Pläne starke Auswirkungen, betont Schulte Wissermann, da Linksabbiegebeziehungen verändert würden. So würden durch die aktuellen Ausbaupläne große Verkehrsströme, inklusive Schwerverkehr, durch die Wohngebiete mit ihren teils schmalen Straßen geleitet werden. **Schulte-Wissermann** resümiert:

„Dann ist halt auch Essig für immer mit Autoreduktion oder autofreie Neustadt. Also das Ganze, diese Ausbauvariante (8.7) zieht einfach auch Konsequenzen nach sich, die sehr, sehr schädlich sind für die Lebensqualität im Hechtviertel, nördliches, südliches Hecht und für die äußere Neustadt.“

Aber sind diese und ähnliche Kritikpunkte nicht schon vor vielen Jahren vorgebracht und auch politisch verhandelt worden? Insbesondere die Piraten und die Linken haben diese und ähnliche Positionen in den Stadtrat gebracht. Die Grünen haben auch entgegen der Pläne von FDP und CDU eine Kompromisslösung vorgelegt, welche beschlossen wurde. Was ist also nun eigentlich das Ziel von Bürgerinitiativen wie Königsbrücker muss leben oder StadtMussAtmen?

Marcel: „Unser Ziel sind die 2500 Unterschriften. Mit diesen 2500 Unterschriften gibt es dann ein Bürgerforum und darauf arbeiten wir hin.“

Jenny: „Das Bürgerforum ist eine neue Beteiligungsmöglichkeit. Das gibt es noch nicht so lange, ist erst einmal versucht worden zum Thema Sachsenbad in Mickten. Das hat nicht geklappt, weil das schlicht durch Corona eben nicht gut geklappt hat. Aus welchen Gründen, ganz konkret, kann ich nicht sagen, aber wenn wir die Unterschriften zusammenbekommen, reichen wir die ein. Dann guckt die Stadt, dass wir einen Raum kriegen und die Mittel bekommen für ein Treffen, wo Einwohner*innen, Expert*innen, Politiker*innen zu dem Thema noch mal sprechen können. Dort werden Argumente noch mal abgewogen und vielleicht auch berücksichtigt.“ Das Bürgerforum wäre also tatsächlich die allerletzte Möglichkeit, die Causa Königsbrücker noch einmal überhaupt auf die politische Tagesordnung zu setzen, bevor 2026 die ersten Bagger rollen. Dies sei sehr wichtig, betont **Schulte-Wissermann:**

„Das bringt jetzt überhaupt erstmal die Königsbrücker nochmals in den politischen Raum, also in den Stadtrat. Das letzte Mal, dass über die Königsbrücker im Stadtrat beschlossen wurde, war 2016, also der Vor-Vorgänger-Stadtrat von heute. Die meisten die jetzt im Stadtrat sind, hatten noch nie die Möglichkeit, über die Königsbrücker abzustimmen und laufen jetzt einfach mit. Aber wenn das Bürgerforum diesen Vorgang in Stadtrat bringt, dann muss jede Stadträtin, jeder Stadtrat sich damit beschäftigen. Das Bürgerforum muss jetzt stattfinden und dann haben wir eine politische Diskussion im Stadtrat und dann werden wir sehen, wie die Fraktionen sich entscheiden.“

Allerdings drängt die Zeit. Die Dresdner Stadtwerke warnen schon seit längerem, dass die Versorgungsleitungen unterhalb der Straße dringend ausgetauscht werden müssen. Andererseits drohen weitere Lecks und Wasserrohrbrüche wie im letzten Jahr unweit der Königsbrücker Straße, die monatelange Straßensperrungen nach sich zogen. Ein Bürgerforum stünde einem schnellen Baustart aber nicht im Wege, betonen die Organisatoren, da dieses lange vor dem geplanten Baustart 2026 vorbei wäre. Gleichzeitig betonen sie, dass eine einfache Sanierung statt eines Ausbaus längst hätte starten können.

Marcel: „Es ist nicht unsere Schuld, dass das alles so lange gedauert hat und dass es erst im Jahr 2024, nach über acht Jahren das Baurecht erteilt wurde und eine Sanierung im Bestand hätte das alles nicht gebraucht. Es hätte auch längst gemacht sein können!“

Dies unterstreicht auch Schulte-Wissermann mit Verweis auf erfolgreiche und schnell umgesetzte Sanierungsprojekte wie die Bautzner Straße, die Fritz-Reuter-Straße oder aktuell die Stauffenbergallee. Neben einer deutlich kürzeren Bauzeit sieht er darüber hinaus auch noch

ein weiteres wichtiges Argument für eine Sanierung im Bestand und gegen einen Ausbau, insbesondere in Zeiten klammer Kassen und einer eingestürzten Carolabrücke.

Martin Schulte-Wissermann: „Und dann ist jetzt diese Woche, Ende Januar 2025, der neue Vorschlag von OB Hilbert gekommen, 48... schnallt euch an! 48 Millionen Euro Schulden zu machen, um die Königsbrücker zu bauen. Also in einer Zeit, wo die Hälfte von uns auf Nicht-Kürzungs-Demos rennt, wo Kultur und Sozialbereich zusammengestrichen wird, wo es eventuell Kinderschwimmen nicht mehr gibt, wo die DVB zusammengebombt werden soll... In solchen Zeiten will die Stadt 48 Millionen Euro Schulden machen, die Königsbürger kaputt zu machen?!“

Eine Sanierung im Bestand hingegen könnte nach seinen Schätzungen mit einem Viertel des finanziellen Aufwands realisiert werden. In der Neustadt zumindest stößt die Bürgerinitiative auf viele offene Ohren und sammelt bereits erfolgreich Unterschriften.

Marcel: „Erfolgsereignisse hatten wir in der wärmeren Jahreszeit auf Veranstaltungen, wo wir immer wieder das Feedback bekommen haben, dass es doch gut ist, was wir machen, sich Menschen freuen, dass wir uns dafür einsetzen.“

Generell sei das Interesse von Bürger*innen immens. So seien zum ersten Planfeststellungsverfahren mehr als 3500 Einsendungen mit Kritikpunkten eingegangen, ein Vielfaches mehr als bei vergleichbaren Projekten.

Demnächst wird sich also zeigen, ob es zu einem Bürgerforum kommt und ob an den Plänen tatsächlich noch einmal Änderungen vorgenommen werden. Es bleibt also spannend. Den für 2026 geplanten Baubeginn hält StadtMussAtmen sowie Schulte-Wissermann jedenfalls für unwahrscheinlich, auch im Hinblick auf die ungeklärte Finanzierbarkeit. Beide sind positiv gestimmt, dass das aus ihrer Sicht Schlimmste: ein Ausbau der Königsbrücker, noch verhindert werden kann.

Martin Schulte-Wissermann: „Ich sage immer wer zu breit plant, wird niemals bauen und daran glaube ich auch weiterhin fest. Es muss aber der Stadtrat eine Entscheidung treffen. Dazu zwingt hoffentlich das Bürgerforum den Stadtrat. Lasst die Parteien dann, wenn es nochmal im Stadtrat sein sollte und es wird nochmal kommen, dann die Parteien und die Fraktionen dazu pushen, dass wir eine schöne Königsbrücker möglichst schnell bekommen und nicht eine Bauzeit von drei Jahren, die Königsbrücker auszubauen und alle Bäume abzuholzen.“

Eins ist jedoch sicher oder besser gesagt drei Dinge sind gewiss: 1. Es muss dringend etwas passieren. 2. Ein Verkehrschaos während der Bauarbeiten ist so gut wie vorprogrammiert. Und 3. Die Anwohnerinnen und Anwohner drücken fest die Daumen, dass die alten Versorgungsleitungen bis dahin noch durchhalten.

Aus Transparenzgründen am Ende noch der Hinweis: Gern hätten wir natürlich auch eine Stimme aus der zuständigen Stelle der Stadtverwaltung unter Leitung von Baubürgermeister **Kühn** bekommen, um die Gegenposition beleuchten zu können. Leider haben wir aber keine Rückmeldung erhalten.

Außerdem noch ein kleines Update: Im Zeitraum zwischen den geführten Interviews und der Veröffentlichung des Beitrages Mitte Februar 2025 hat sich noch etwas getan. Die von den Bürgerinitiativen angestrebten 2500 Unterschriften für das Bürgerforum sind nun zusammengekommen. Die Listen wurden der Stadtverwaltung am 12. Februar übergeben. Das erste Ziel der Bürgerinitiativen wäre damit also vorerst erreicht. Es wird sich zeigen, wie es nun weitergeht.

Wenn ihr mehr über die verschiedenen Varianten erfahren möchtet, schaut einfach unter diesem Beitrag. Dort haben wir euch alle wichtigen Infos verlinkt. Vielen Dank fürs Zuhören und schaut auch gerne bei unseren weiteren Beiträgen und Formaten vorbei. Es lohnt sich.

Mehr Infos zu der Variante 8.7 findet ihr hier:

<https://www.dresden.de/de/stadtraum/zentrale-projekte/koenigsbruecker-strasse.php>

Mehr Infos zu "Stadt muss Atmen" findet ihr hier:

<https://www.stadt-muss-atmen.de/aktuelles/>

Link zum Radiobeitrag vom Campusradio:

<https://campusradiodresden.de/2025/02/17/dresdens-umkaempftestes-bauprojekt-die-koenigsbruecker-strasse/>