



„Dresden zu Fuß“ - Ortsgruppe des FUSS e.V.
Fachverband Fußverkehr Deutschland
Sprecher: Frank Kutzner, Bünauplatz 2, 01159 Dresden
frank.kutzner@fuss.ev.de, 0160 20 43 45 8

An den Oberbürgermeister der Landeshauptstadt Dresden

An den Dezernenten für Stadtentwicklung, Bau und Verkehr

An die Stadträte der Landeshauptstadt Dresden

An die Ortsbeiräte aus Dresden-Neustadt

An die Bürgerinitiative „Königsbrücker muss leben“

Dresden, den 12. Mai 2016

Stellungnahme zur anstehenden Variantenauswahl für die Umgestaltung der Königsbrücker Straße in Dresden

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Bau der Waldschlößchenbrücke – so umstritten er auch war – eröffnet für die Königsbrücker Straße neue Chancen und Möglichkeiten. Die Zahl der Kraftfahrzeuge ist gesunken, womit die Königsbrücker wieder eine zentrale Rolle als Stadtteilzentrum für die Neustadt und das Hechtviertel einnehmen kann. Die Voraussetzung hierfür ist, dass bei der Sanierung der Königsbrücker eine Variante geplant und umgesetzt wird, die der Bedeutung des Straßenzuges für die Bewohner der Neustadt und des Hechtviertels, den Einzelhandel, die Aufenthaltsqualität sowie den stadtgestalterischen Ansprüchen gerecht wird.

Die Königsbrücker Straße ist nicht nur Hauptverkehrsstraße und wichtige ÖPNV-Trasse, sondern zugleich durch zahlreiche Einzelhandelseinrichtungen Einkaufs- und Geschäftsstraße, sowie durch Cafés, Schauburg und Bibliothek auch ein Raum mit hoher Aufenthaltsfunktion. Durch den Einzelhandel, die hohe Einwohnerdichte in der Umgebung und die hoch frequentierten Straßenbahnhaltestellen ist das Fußgängeraufkommen entlang der Königsbrücker Straße immens und der Querungsbedarf hoch.

Es ist auch in den Augen des Fuss e.V. eine erfreuliche Entwicklung, dass nun endlich mit der Variante 8.4 eine Art der Gestaltung diskutiert wird, die den Ansprüchen an die Königbrücker Straße auch jenseits der reinen Funktion als Durchgangsstraße gerecht werden kann. Die Variante 8.4 ist ohne jeden Zweifel das Beste, was die bereits lange währende Diskussion um die Gestaltung der Königsbrücker Straße bisher hervorgebracht hat – und die erste Variante, die für sich beanspruchen kann, weitgehend den Anforderungen moderner Verkehrsplanung zu entsprechen. Dafür gebührt der Dresdner Politik und Verwaltung Dank.

Aber auch die Variante 8.4 enthält weitergehendes Optimierungspotential, durch das die Situation für Fußgänger (und damit für die Kunden der ansässigen Geschäfte, die Anwohner, die Kunden des ÖPNV sowie alle Gäste und Besucher) verbessert werden kann.

In zwei Punkten wird die Variante 8.4 den Anforderungen an die Königsbrücker Straße (noch) nicht gerecht:

Die Seitenräume sind zu schmal!

Zwischen Bischofsweg und Katharinenstraße ist die Königsbrücker Straße bereits heute besonders stark durch Passanten frequentiert, zwischen Katharinenstraße und Albertplatz wird die Zahl der Fußgänger u.a. aufgrund des fertiggestellten Simmel-Centers zukünftig noch einmal deutlich zunehmen. Hinzu kommen intensiv genutzte Haltestellen und Eingänge von Geschäften (und hierdurch immer wieder abgestellte Fahrräder sowie Auslagen, die die nutzbare Breite einschränken). Die geplanten Breiten der Gehwege werden infolgedessen in diesen Abschnitten für die vielfältigen Nutzungsansprüche nicht ausreichen.

Deshalb fordern wir die Lösung dieses Problems durch drei Anpassungen, und zwar...

- ...durch die Verschmälerung der Fahrbahn zugunsten der Gehwege. Auch bei der Variante 8.4 ist die Fahrbahn in der freien Strecke 7,10 bis 7,50 breit. Die vom Bundesverkehrsministerium herausgegebene Richtlinie zur Anlage von Stadtstraßen sieht allerdings für Straßen mit der Verkehrsbelastung der Königsbrücker Straße nur 6,50 vor – und damit bis zu einem Meter weniger. Dieser zusätzliche Meter fehlt den Gehwegen, bringt aber den Autofahrern und dem ÖPNV keinerlei Vorteile: Keiner wird dadurch schneller ans Ziel kommen, dass die Fahrstreifen der Königsbrücker Straße breiter angelegt werden als für das flüssige und zügige Befahren notwendig ist.
- ...durch den Wegfall der Aufweitung der Fahrbahn an der Haltestelle Bischofsweg: Wie an der südlich gelegenen Haltestelle Louisenstraße können auch an der Haltestelle Bischofsweg Straßenbahn und privater KFZ-Verkehr einen Fahrstreifen nutzen. Denn auch hier gilt: es ergeben sich keine Nachteile für die Geschwindigkeit des Autoverkehrs. Wenn eine Straßenbahn die Haltestelle befährt, müssen die dahinter fahrenden KFZ sowieso warten, um den Fahrgastwechsel zu ermöglichen. Ein Überholen der Straßenbahn wird also trotz der Aufweitung nicht möglich sein. Zugleich ist aber vor allem im Bereich des Bischofswegs die Umfeldnutzung besonders hoch. Jedoch ermöglicht der schmale Gehweg noch nicht einmal das Aufstellen eines Unterstandes für die wartenden Fahrgäste!
- ...durch den Verzicht auf die Parkplätze auf der Ostseite der Königsbrücker Straße zwischen Jordanstraße und Bischofsweg. Auch hier muss der Gehweg eine Breite erhalten, die nicht nur die ungehinderte Fortbewegung von Fußgängern ermöglicht, sondern zugleich Flächen für Aufenthalt und Begegnung bietet. Ist der Bewegungsraum der mehreren Tausend Passanten, die in diesem Abschnitt täglich zu Fuß unterwegs sind, nicht wichtiger als das Abstellen von weniger als zwei Dutzend Kraftfahrzeugen?

Auf der Westseite zwischen der Scheunenhofstraße und der Eschenstraße bietet sich sogar die Möglichkeit, den Gehweg und die geplante Grünfläche deutlich zu vergrößern und einen Platzcharakter zu schaffen. Durch Verzicht auf die geplante Mischverkehrsfläche würde der breite Gehweg des Nachbarabschnitts fortgeführt und zusätzlicher Gestaltungsspielraum gewonnen. Die bei Streichung der Mischverkehrsfläche wegfallenden Parkplätze können durch die Umwandlung der in diesem Abschnitt auf der Westseite der Königsbrücker vorgesehenen Längs- in Schrägparkplätze kompensiert werden.

Die Geschwindigkeit des KFZ-Verkehrs ist zu hoch!

Angesichts der geplanten Gestaltung wird auch bei Variante 8.4 (und selbstverständlich erst Recht bei den beiden anderen in der Diskussion befindlichen Varianten) die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgeschöpft und häufig überschritten werden. Zugleich besteht entlang der Königsbrücker Straße aufgrund der zahlreichen Geschäfte und Haltestellen ein linienhafter Querungsbedarf. Fußgänger werden die Fahrbahn also nicht nur an den Kreuzungen, sondern fast überall queren – besonders im Abschnitt zwischen Louisenstraße und Bischofsweg. Die Kombination aus hohem Querungsbedarf und hohen Fahrgeschwindigkeiten wird unweigerlich zu Unfällen führen. Denn Menschen machen Fehler, egal ob als Autofahrer oder Fußgänger. Verkehrssicherheit ist nicht relativierbar, erwartbare Unfälle dürfen nicht hingenommen werden!

Deshalb fordern wir eine Reduktion der Geschwindigkeit, sowohl verkehrsorganisatorisch, wie auch baulich.

Dies macht zum einen die Anordnung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h zwischen Albertplatz und Tannenstraße aus Sicherheitsgründen notwendig. Zum anderen muss durch die bauliche Gestaltung mindestens im Abschnitt Louisenstraße bis Bischofsweg eine intuitive Wahl einer geringeren Fahrgeschwindigkeit erreicht werden. Hierzu bietet sich die Einordnung eines schmalen, mit verändertem Belag versehenen Mittelstreifens an. Dieser macht die Besonderheit der Umgebung deutlich und erhöht damit die Aufmerksamkeit der Autofahrer, zugleich sichert er die außerhalb der Knotenpunkte vorkommenden Überquerungen der Fahrbahn durch Fußgänger ab und verringert damit die Unfallgefahr. Platz hierfür wäre vorhanden – sofern, wie oben gefordert, auf die Aufweitung und östlichen Parkplätze in diesem Bereich verzichtet wird. Ein derartiger Mittelstreifen hat sich in hoch frequentierten (Einkaufs-)Straßen verschiedener Städte, wie bspw. in Cottbus (siehe Foto auf nächster Seite), Ulm, Kopenhagen und Zürich bereits bewährt – warum also nicht auch in Dresden?



Beispiel Bahnhofstraße Cottbus: Durchschnittlicher täglicher Kfz-Verkehr (DTV) über die letzten 5 Jahre 14.-18.000 Kfz. Wichtige Verkehrsachse, Einkaufs- und Wohnstraße, Stadtteilzentrum. (Foto: Frank Kutzner)

Was kann Dresden für die Köni übernehmen: u.a. breite Seitenräume, Mittelstreifen zum Queren für Fußverkehr, Tram als Kollonenführer auf einer Spur je Richtung mit Kfz, Tempo 30, Bäume, Gehwegüberfahrten ...

Was sollte Dresden für die Köni nicht übernehmen: Radverkehr im Seitenraum.

Die Königsbrücke Straße ist Verkehrsraum und Stadtteilzentrum zugleich, Wohnort zahlreicher Menschen, aber auch eine Barriere für Fußgänger in dicht bebautem Gebiet. Mit der HansasträÙe im Westen und Stauffenbergallee / Waldschlößchenbrücke im Osten existieren leistungsfähige Alternativen für den KFZ-Verkehr. Diese Alternativen ermöglichen es, sich bei der Gestaltung der Königsbrücker Straße vor allem an ihrer Bedeutung für Anwohner und Passanten, Einzelhandel und Kultur, Fußgänger und Radfahrer zu orientieren. Bei der Umgestaltung der Kesselsdorfer Straße geht Dresden mit der Zentralhaltestelle sogar noch einen Schritt weiter und leitet den privaten KFZ-Verkehr vollständig um. Dies ist in der Königsbrücker nicht notwendig – notwendig ist aber eine Planung, die sich ihrer Auswirkungen auf das Umfeld bewusst ist und dessen Anforderungen prioritär beachtet.

Die Waldschlößchenbrücke hat die verkehrsplanerischen Diskussionen des letzten Jahrzehnts in Dresden geprägt. Ihr Bau bietet nun die historische Chance, in der Königsbrücker Straße mit einer angepassten Variante 8.4 eine moderne, zukunftsgerichtete Verkehrsplanung zu verwirklichen. Lasst uns diese Chance nutzen!

Mit fußverkehrsfreundlichen Grüßen

Frank Kutzner

Sprecher „Dresden zu Fuß“,

Ortsgruppe des Fachverbandes Fußverkehr Deutschland FUSS e.V.