

„Königsbrücker muss Leben!“
c/o Jürgen Thauer
Königsbrücker 11
01099 Dresden

Neustadtgrüne
Grüne Ecke
Bischofsplatz 6
01097 Dresden

Dresden, den 01.05.2013

Antwort auf den offenen Brief der Neustadtgrünen vom 21.04.2013 an die Bürgerinitiative „Königsbrücker muss Leben!“

Liebe Neustadtgrüne,

vielen Dank für den offenen Brief und die darin aufgeworfenen Fragestellungen. Wir freuen uns auf eine fundiert geführte Diskussion am 3. Mai in der Schauburg und an unserem Mahnwachenstand (immer freitags, 17 Uhr, Schauburg). Unsere Antwort auf den offenen Brief beginnen wir zunächst mit einigen grundsätzlichen Positionen der Bürgerinitiative „Königsbrücker muss leben!“. Anschließend beantworten wir Eure Fragen aus dem offenen Brief vom 21.04.2013. Zum Abschluss spielen wir zur weiteren Diskussion Euch den Ball zurück und formulieren einen „offenen Vorschlag“ für einen Stadtratsantrag.

I. Grundsätzliche Positionen der Bürgerinitiative „Königsbrücker muss leben!“

Seit der Planung der „Variante 1“ Ende der 1990er Jahre, bewegten sich alle Planungen (Varianten 1-7) weit über oder an der oberen Grenze des von den Bauvorschriften (aktuell: Baurichtlinie RAS06) maximal Zulässigen. Alle Planungen weisen einen sehr breiten Straßenquerschnitt auf, fällen damit so gut wie jeden Baum und hinterlassen nur sehr schmale Randzonen (Gehwege).

Immer wurde ein massiver Ausbau, aber noch nie wurde eine Planung und noch nicht einmal eine Untersuchung einer schmalen Sanierung auf Grundlage des heutigen Straßenquerschnitts durchgeführt. Genau dies hat freilich der Stadtrat mit Beschluss vom 29.09.2011 mit überwältigender Mehrheit gefordert: „Dem Stadtrat wird eine Untersuchung für die Sanierung der Königsbrücker Straße weitestgehend im Bestand vorgelegt“ (V1152-11).

Die Bürgerinitiative fordert, dass eine solche Untersuchung endlich ernsthaft durchgeführt wird! Erst auf Grundlage der Ergebnisse einer solchen Untersuchung kann über die Durchführbarkeit einer schlanken Sanierung entschieden werden, und ein Abwägungsprozess zwischen schlanker Sanierung und breitem Ausbau getroffen werden (verkehrliche Leistungsfähigkeit, Möglichkeiten der Förderung, Anzahl der erhaltenen Bäume, zu enteignende Fläche, Breite der Straße, Anzahl der Parkplätze, Baukosten, Einschätzung des Denkmalschutzes, der Polizei und der Interessenverbände, ...). Vorher ist alles Spekulation und politische Rhetorik.

Dass die Stadt sich weigert, eine solche schmale Variante zu prüfen, ist insbesondere nicht

nachvollziehbar, da die mit der Königsbrücker im Bezug auf das Verkehrsaufkommen vergleichbare Bautzner (Land-)Straße (zwischen Martin-Luther Straße und Bühlau) momentan im heutigen Bestandsquerschnitt saniert wird.

Des Weiteren fordert die Bürgerinitiative, dass endlich folgende Realitäten anerkannt werden: auf der Königsbrücker ist der Kfz-Verkehr in den letzten 10 Jahren um 30% gesunken und wird mit Öffnung der Waldschlößchenbrücke weiter sinken. Demgegenüber ist die Anzahl der Nutzer der Königsbrücker vor Ort (Arbeiten, Wohnen, Einkaufen) in den letzten Jahren erheblich gestiegen. Diese Veränderung muss sich in der städtebaulichen Politik widerspiegeln.

Die Variante 7 ist nicht die Umsetzung des Stadtratswillens. Die Variante 7 ist mit ihren mindestens 18 Meter Straßenbreite (von Bord zu Bord, heute ca. 10 Meter) nicht „bestandsnah“. Die Variante 7 ist der Morlok-Zastrow'sche Versuch, ein Eingestehen eines Scheiterns der Variante 5 zu vermeiden und dennoch vier volle Spuren auf die Königsbrücker zu bekommen.

Die Bürgerinitiative möchte eine möglichst schnell sanierte Königsbrücker auf möglichst schmalem Querschnitt. Es ist uns klar, dass dann alle auf Maximalpositionen verzichten müssen. Es soll aber auch niemand verdrängt werden. Rad, Bahn, Auto und Fußgänger – alle sollen es in Zukunft besser als heute haben – wobei durchaus verkehrliche Neuordnungen vorgenommen werden können. So ist z.B. eine Verbreiterung der Straße um 1-3 Meter an neuralgischen Punkten für uns kein Tabu.

Und natürlich wäre eine solche Sanierung auch vom Land förderfähig: www.koenigsbruecker-muss-leben.de/foerderfaehigkeit.php

II. Antwort auf den offenen Brief der Neustadtgrünen vom 21.04.2013

1) Teilnehmerrekord bei der Demo am 12.04.2013

Danke für die Blumen, aber auch Ihr wart klasse! Mit rund 400 Teilnehmern und vielen Kindern waren wir doppelt so viel wie beim bisherigen Rekord von 2012. Die gelungene Demo war ein sehr schönes Gemeinschaftswerk von Euch, dem ADFC, den Piraten und der Bürgerinitiative.

2) Welche Mindestanforderungen werden an die Königsbrücker gestellt?

Das Wichtigste ist: Verkehr ist nicht allein Durchgangsverkehr. Verkehr ist auch der lokale Quell- und Zielverkehr und der rein lokal-verbleibende Verkehr. In der Neustadt und im Hechtviertel leben ca. 40.000 Menschen, und die Königsbrücker ist eines ihrer Zentren. Wir wollen, wie in den Bauempfehlungen beschrieben, dass solche Zentren auch für die Menschen da sind. Hier gehen Kinder zur Schule, hier wird gearbeitet, hier wird Einzelhandel betrieben, hier steigen Bahnfahrer ein und aus, hier parken Fahrräder und Autos, hier wohnen Menschen, und hier gibt es Gastronomie. Daher sind großzügige Randzonen unsere zentrale Mindestanforderung.

Die Königsbrücker ist als Allee angelegt, viele Einzeldenkmäler sind hier vor Ort, zur Stauffenbergallee erstreckt sich der historische Reitweg, Erich Kästners Geburtshaus steht hier! Daher ist der Erhalt und die Ergänzung des Baumbestands, der Erhalt und die Aufwertung der Vorgärten sowie eine den Alleencharakter wiederaufleben lassende städtebauliche Aufwertung eine weitere zentrale Mindestanforderung.

Wir möchten eine Verbesserung für alle Verkehrsteilnehmer: moderne, glatte Fahrbahn für Rad und Auto, moderne Schienen für die Bahn, Lärmreduktion und weniger Vibrationen sowie eine intelligente und interaktive Signalschaltung für einen verbesserten Verkehrsfluss und eine verringerte Schadstoffemission. Das sind unsere Mindestanforderungen für sicheren und stadtteilverträglichen Straßenverkehr.

3) Was ist mit dem Radverkehr?

Der Bürgerinitiative ist Radverkehr sehr wichtig. In urban stark verdichteten Gebieten ist der Radverkehr jedoch differenziert zu betrachten. Denn hier sind unterschiedliche Gruppen von Radfahrern unterwegs: die schnellen und selbstbewussten Transit-Radler haben gänzlich andere Bedürfnisse als z.B. Kinder/Eltern mit Rad, unsichere Radfahrer und einkaufende Radler.

Daher sind wir (mehrheitlich) dafür, den Radverkehr in den Straßenraum zu integrieren. Hier ist wahrscheinlich ein Schutzstreifen sinnvoll. Zweckmäßig ist in diesem Fall eine (gegebenenfalls partielle/interaktive) Tempo 30 Beschilderung, da ansonsten die Geschwindigkeitsunterschiede zwischen Auto und Rad zu groß werden könnten (Sicherheit).

Gleichzeitig muss aber das Radfahren auf breiten Gehwegen möglich sein, wobei hier insbesondere auch auf ausreichende Fahrradabstellmöglichkeiten zu achten ist (Einzelhandel). Sämtlichen Radverkehr über in die Fahrbahn integrierte Radfahrstreifen führen zu wollen, ist praxisfern. Es ist einfach so, dass viele Radfahrer in der Stadt auch den Gehweg nutzen (z.B. vom Bischofsweg über den REWE zur Bäckerei Rissmann).

4) Barrierefreie Haltestellen

Barrierefreie Haltestellen sind bei einer Umgestaltung über ein Planfeststellungsverfahren ein Muss. Aus Sicht der Bürgerinitiative sind die platzsparendsten Varianten insbesondere auf ihre verkehrliche Leistungsfähigkeit (durch computergestützte Verkehrsflussanalysen) zu prüfen. „Angehobene Fahrbahn“ ist eine der Optionen. Aber auch alle anderen baulichen Realisierungsmöglichkeiten müssen diskutiert und untersucht werden, etwa „angehobener Radstreifen“. In diesem Szenario würden Autos und Straßenbahn die selbe Spur benutzen. Die Straßenbahn wird dann wie in den Bauempfehlungen beschrieben „Pulkführer“, wobei intelligente Ampeln die Autos vor der Bahn weg „flushen“ (to flush = spülen). An den Haltestellen kann die Straße übrigens nach der Meinung der Bürgerinitiative durchaus etwas verbreitert werden, um Barrierefreiheit sicherzustellen.

5) Ein eigenes Gleisbett für die Bahn

„Besondere Gleiskörper“ (eigenes Gleisbett) für die Straßenbahn lehnt die Bürgerinitiative auf der Königsbrücker ab.

Eigene Gleisbetten sind toll, dort wo Platz ist. Auf der Königsbrücker ist aber kein Platz. Denn ein eigenes Gleisbett nimmt allein schon mindestens 6,50 Meter Breite ein, wodurch zwangsläufig der Gesamtstraßenzug sich verbreitert und damit alle Bäume in heutiger Bordnähe gefällt werden müssen.

Ein eigenes Gleisbett führt außerdem zum Gegenteil einer barrierefreien Straße. Es ist von Kinderwagen, Kinderrädern und mobil eingeschränkten Menschen nur schlecht, unter größeren

Sicherheitsrisiken oder sogar gar nicht zu überqueren. Gerade mobil eingeschränkte Menschen haben es schwer, größere Umwege bis zur nächsten Ampel in Kauf nehmen zu müssen.

Ein eigenes Gleisbett auf der Königsbrücker führt zu Platzmangel am Rand und lässt somit ungemütliche Haltestellenbereiche entstehen; moderne Konzepte wie z.B. Bike-&-Ride wären nur erschwert umsetzbar. Ein eigenes Gleisbett würde auch alle Linksabbieger aus Einfahrten und Querstraßen dazu zwingen, größere Umwege zu fahren.

6) Neugestaltung der Parkplätze

Die Parkraumgestaltung kann und sollte im Zuge einer städtebaulichen Aufwertung der Randzonen neu konzipiert werden. Hierbei sollte aber eine Verlagerung von Kurz-, Mittel-, und Langzeitparkplätzen in die Neustadt und das Hechtviertel vermieden werden. Heute gibt es offiziell ca. 180 Parkplätze auf der gesamten Königsbrücker. Nimmt man die privaten Parkplätze und die heute legal doppelreihig parkenden Autos oberhalb der Paulstraße hinzu, sind es ca. 250 legale Parkplätze. Variante 5/7 verringert dies auf lediglich ca. 80-120 Parkplätze. Ein solcher Ausbau würde daher den Parkdruck und den Parksuchverkehr in den Wohnvierteln empfindlich steigern.

7) Neugestaltung zwischen Eschenstraße und Scheunenhofstraße

Das Areal zwischen Eschenstraße und Scheunenhofstraße sollte dringend aufgewertet werden. Man könnte sich dort z.B. Auslagen von Einzelhändlern, Cafés oder auch einen kleinen Wochenmarkt vorstellen. Auch Unterflurcontainer, Radbügel, Sitzbänke, Brunnen und Baumnachpflanzungen wären wünschenswert. Wenn dies auf der heutigen Fläche geplant wäre, dann käme durchaus ein vollständiger Verzicht auf Parkplätze auf dieser Fläche infrage.

In Variante 5/7 wird jedoch die Distanz von Hauswand zu Straßenbord quasi halbiert. Raum für einen optisch ansprechenden und von Menschen angenommenen Platz bleibt praktisch nicht mehr. Dieser Raumverlust zu Gunsten eines 18 Meter breiten Straßenzugs ist das Problem und macht dieses Areal funktional kaputt. Eine Umgestaltung mit „Fußgängerzone“ kann den Platz dann auch nicht mehr retten.

8) Baumfällungen

Variante 5/7 fällt praktisch alle etwa 120 Bäume vom Albertplatz bis zur Stauffenbergallee (außer vielleicht der Ulme an der Königsbrücker 49). Dies betrifft sowohl die Bäume auf öffentlichem Grund als auch die in den privaten Vorgärten. Viele der geplanten Ersatzpflanzungen stehen so nah an den Gebäuden, dass sie niemals großkronig, und damit ein gleichwertiger Ersatz werden können.

Die Bürgerinitiative setzt sich dafür ein, dass im Wesentlichen der gewachsene Baumbestand erhalten bleibt. Eine Baumfällung sollten nur in Einzelfällen in Betracht gezogen werden. Ausgleichspflanzungen sollten dem Alleincharakter der Königsbrücker Straße entsprechen und diesen unterstützen. Dies gilt insbesondere für den historischen Reitweg in Richtung Stauffenbergallee.

9) Mindestanforderungen

Die Bürgerinitiative möchte bestmöglich am bisherigen baulichen Bestand der Königsbrücker

Straße festhalten. Wie beschrieben, können durch eine grundlegende Sanierung mit neuer Straßendecke, modernen Gleisanlagen sowie barrierefreien Haltestellen signifikante Verbesserungen für alle Verkehrsteilnehmer erzielt werden.

Vielleicht wird es an einzelnen Teilabschnitten notwendig sein, die Fahrbahn geringfügig zu verbreitern – aber im Wesentlichen ist die Königsbrücker heute breit genug!

Auf der Königsbrücker fahren heute ca. 20.000 Autos pro Tag. Das ist vergleichsweise wenig für eine Hauptstraße, und mit Öffnung der Waldschlößchenbrücke wird der Kfz-Verkehr um 20-30% sinken. Der Trend zu Bahn-, Rad- und Fußverkehr bei gleichzeitigem Bevölkerungsrückgang im Umland (weniger Pendler) wird die Zahl der Autos in den nächsten Jahren voraussichtlich weiter sinken lassen.

Im Wesentlichen fließt der Verkehr heute zwar eher moderat langsam (Durchschnittsgeschwindigkeit ca. 15-25 km/h). Dies kann im Sinne der Sicherheit und der Überquerbarkeit der Straße aber durchaus als positiv und erhaltenswert betrachtet werden. Ein Mischverkehr von Rad, Bahn und Kfz bei moderaten Geschwindigkeiten ist nicht nur modern, er ist auch sicher.

III. Vorschlag für einen Stadtratsantrag

1. Die Planungen zur Variante 5 werden nicht weiterverfolgt.
2. Die Variante 7 wird nicht als die Umsetzung von Punkt 2 des Stadtratsbeschlusses V1152-11 vom 29.09.2011 angesehen, da hier weder von einer „Sanierung“ noch von „Bestand“ die Rede sein kann.
3. Punkt 2 des Stadtratsbeschlusses V1152-11 vom 29.09.2011 soll mit folgender Präzisierung umgesetzt werden: Eine Prüfung einer Sanierung „weitestgehend im Bestand“ ist auf Grundlage moderner Gleisanlagen der DVB, barrierefreier Haltestellen, einer hauptsächlichen Radführung integriert im Straßenraum und einer Geschwindigkeitsbegrenzung von Tempo 30 durchzuführen. Der heutige Straßenquerschnitt (von Bord zu Bord) ist im Wesentlichen zu erhalten. Wenn zwingend geboten, kann eine Verbreiterung des Straßenquerschnitts außerhalb der Haltestellenbereiche maximal einem Meter und innerhalb der Haltestellenbereiche maximal 3 Meter betragen. Der bestehende Baumbestand ist bestmöglich zu schützen und die Inanspruchnahme privater Flächen ist gänzlich zu vermeiden. Auch moderne und innovative Planungsansätze (z.B. Mischverkehr, asymmetrische Fahrbahnführung, Shared-Space) sind dabei zu prüfen. Ziel ist ein quantitativer Vergleich einer solchen Sanierung mit der Variante 7, wobei insbesondere die Zahl der zu fällenden Bäume, die Zahl der Parkplätze, der Flächenverbrauch, Flächen von Enteignungen, Lärm, Schadstoffe, Zahl der Fahrradstellplätze, Verkehrsflussanalysen, Sicherheitseinschätzungen, Einschätzung der Denkmalbehörden, Einschätzung der Landesdirektion bei der Evaluation Berücksichtigung finden sollen.
4. Die Ergebnisse sind in einem qualifizierten Verfahren (z.B. Anwohnerversammlungen, Bürgerwerkstatt, Runder Tisch, Expertenkommission) der Öffentlichkeit sowie den Interessenvertretern (unter anderem DVB, Fahrgastbeirat, DREWAG, ADFC, ADAC, Gewerbeverein, IHK, Bürgerinitiative) vorzustellen und deren Stellungnahmen qualifiziert zu berücksichtigen. Das Ergebnis des Gesamtverfahrens ist dem Ortsbeirat, dem Stadtrat und der Öffentlichkeit vorzustellen.

„Königsbrücker muss leben!“

Dr. Martin Schulte-Wissermann
Pressesprecher