

Königsbrücker muss leben!

Wie schein ich Eingaben und warum ist das wichtig?!

Weltclub – 14.10.2022

Martin Schulte-Wissermann

Bürgerinitiative ‚Königsbrücker muss leben!‘

Bürgerinitiative „Königsbrücker muss leben!“

- Bürgerinitiative seit 2011
- Infostände, Unterschriftenaktionen, Flyer, Demos
- Wöchentliche Verkehrszählungen an der Schauburg
- 3000 Einwendungen zum Planfeststellungsverfahren (2019)
- Nun: Eingaben zur erneuten Offenlage der Planungen

www.koenigsbruecker-muss-leben.de

Historie

- ~1997 CDU-Minister bleibt im Stau stecken: 6 spurige Planung beschlossen
- ~1999 Regierungspräsidium (Landesdirektion) lehnt Pläne ab => Historische Niederlage der CDU
- => Königsbrücker wird zum ‚*Politikum*‘
- 2003/2006 V4 „Kompromis“ => 17,50m breit, (fast) alle Bäume weg
- Bis 2011 V4 blockiert durch CDU, V5 (Orosz) wird erstellt (z.T. 6-spurig!), Hilbert V6 (breitere V4)
- 2011: Stadtrat beschließt V5 und „Planung einer Sanierung weitestgehend im Bestand“
- 2015: aus „Bestandsplanung“ wird V7 => wieder so breit wie V4, wieder vierspurig (17,50+m breit)
- 2016, Stadtrats-Entscheidung zwischen drei Varianten:
V7 (CDU/FDP), V8.4 (BI, msw, Linke) => **es gewinnt V8.7 (Grüne/SPD)**
- 2019: **3000 Eingaben!!** ... das Planfeststellungsverfahren wird wohl schwierig!
- 2022 Anhörungen, Tekturen, Eingaben

Historie (schnell)

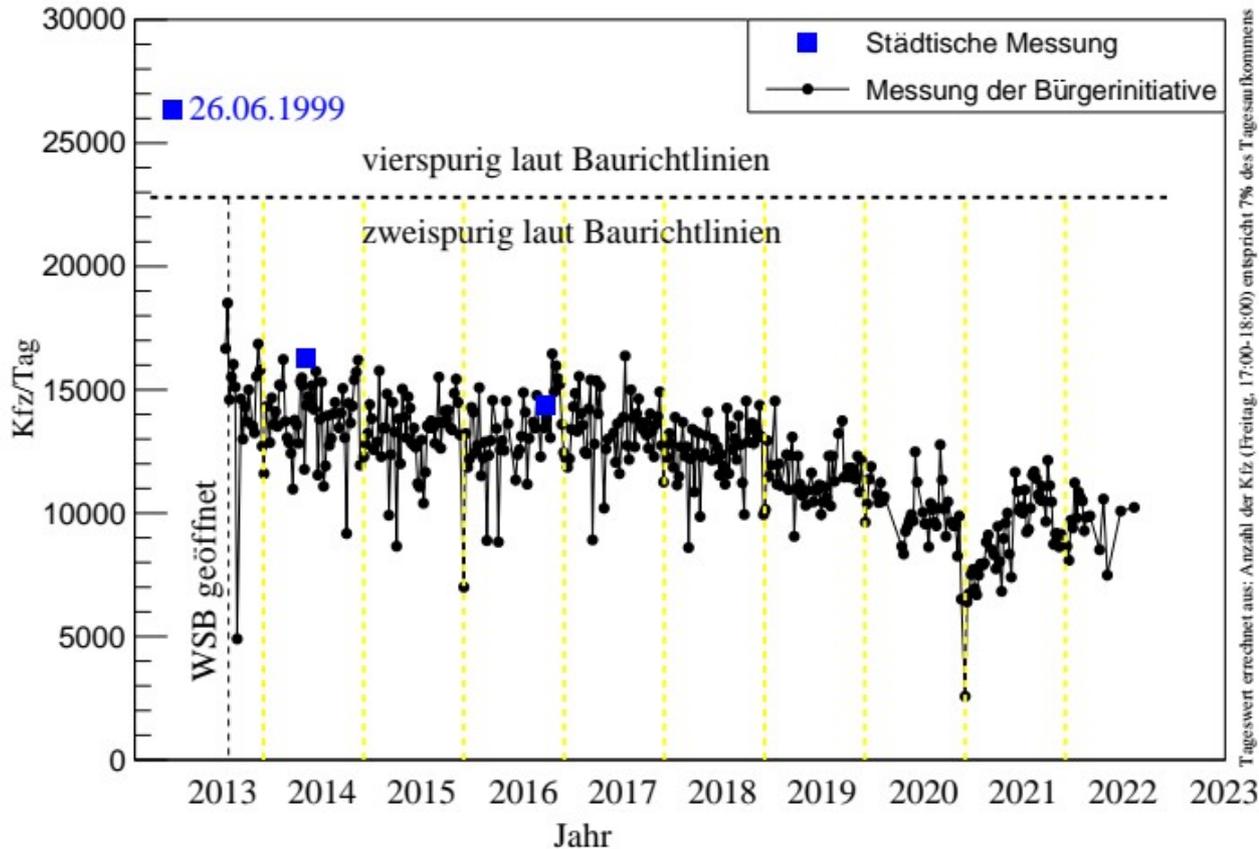
Weil 1996 ein CDU-Minister im Stau stecken geblieben ist, wurde die Königsbrücker sechspurig geplant. Das wurde durch das Regierungspräsidium gestoppt und die CDU war sauer. Die Königsbrücker wurde so zum *Politikum*. CDU wollte immer ‚so breit wie möglich‘ und die anderen ‚wenigstens etwas schmaler‘. 2004 wurde ein ‚Kompromiss‘ gefunden, der die Straßenbreite allerdings von 10m auf 17,50m verbreitert hätte. Dieser Kompromiss war der CDU aber zu schmal und wurde blockiert. Seitdem wurden viele weitere Varianten geplant/beschlossen – aber (fast) alle waren viel zu breit, da sie konzeptionell auf der 2004er Variante fußten und immer die Geschwindigkeit von Auto/Bahn als oberstes Planungsziel hatten.

So auch die 2016 beschlossene aktuelle Variante V8.7.

Eine Sanierung der Königsbrücker Straße wurde noch nie untersucht!

Kfz-Verkehr STARK rückläufig

Königsbrücker: Verkehrsfluß/Tag (Schauburg)



Wir messen fast jeden Freitag den Kfz-Verkehr an der Schauburg: Massive Abnahme des Verkehrs seit den 1990ern

Die V8.7 ist für 17.000+ Kfz/Tag ausgelegt. Diese Menge an Autos wird es nie mehr geben – und soll es auch nicht: Verkehrswende!

Fazit: **Ausbau nicht nötig!**

V5 - „Orosz Variante“



Orosz Variante z.T. **sechsspurig!**

V7 - durchgehend vierspurig



V8.4 – leider nicht beschlossen



Radwegführung bergauf: auf dem historischen Reitweg zwischen den Bäumen (wo heute die Autos parken)

V8.7 – im Planfeststellungsverfahren



Alle Bäume weg – Gleisbett Bahn aus Asphalt

V8.7 – im Planfeststellungsverfahren



Vorgärten „Putzi-Villen“ vollständig weg – sehr schmaler Gehweg

2016 hat Variante 8.7 gewonnen

Entscheidung ist 2016 vielleicht verständlich, heute aber ‚unvorstellbar‘ ...

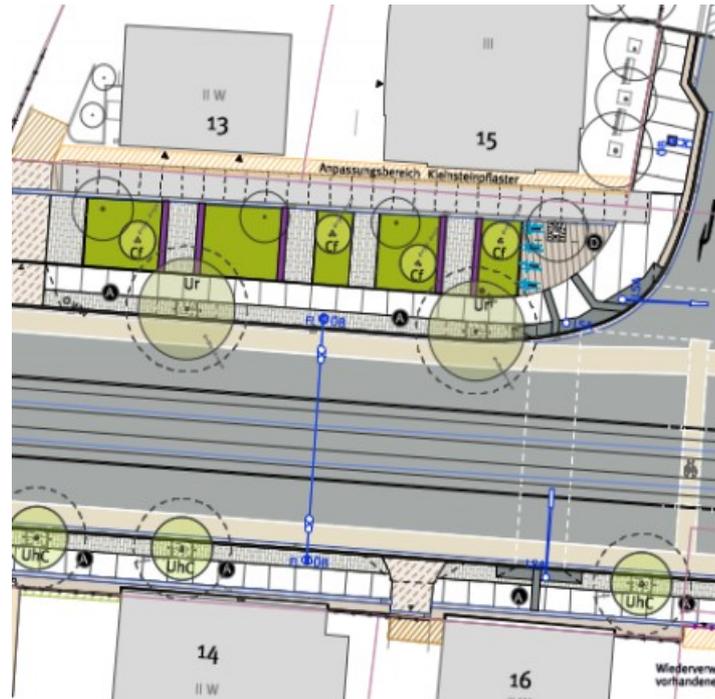
... denn, **Variante 8.7 bedeutet:**

- 15,5-18,00 Meter breit (heute 10m)
- Wenig/kaum Platz auf dem Gehwegen
- kein Linksabbiegen in den Bischofsweg, dafür Linksabbieger in die Tannen-/Lößnitz-/Katharinenstraße
- Planung für Tempo 50 (oder sogar 70km/h!?)
- Gefährliche Radführung
- alle (außer 10) Bäume müssen gefällt werden
- kein/kaum Fahrradparken
- Hässlich / Lebensfeindlich

=> Widerspruch fast jedem Paradigma nachhaltiger, ökologischer und stadtgestalterischer Straßen- und Raumplanung

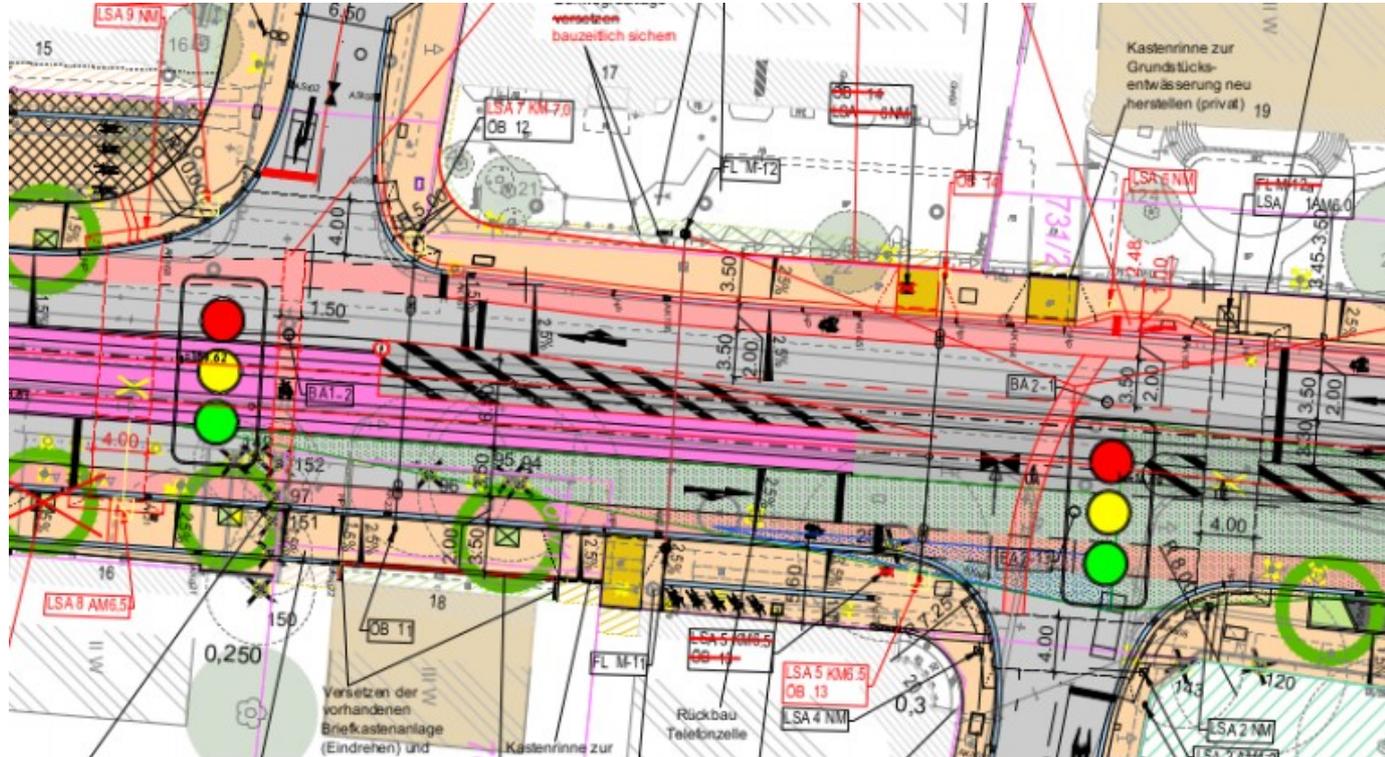
Pläne

Variante 8.7 (Weltclub)



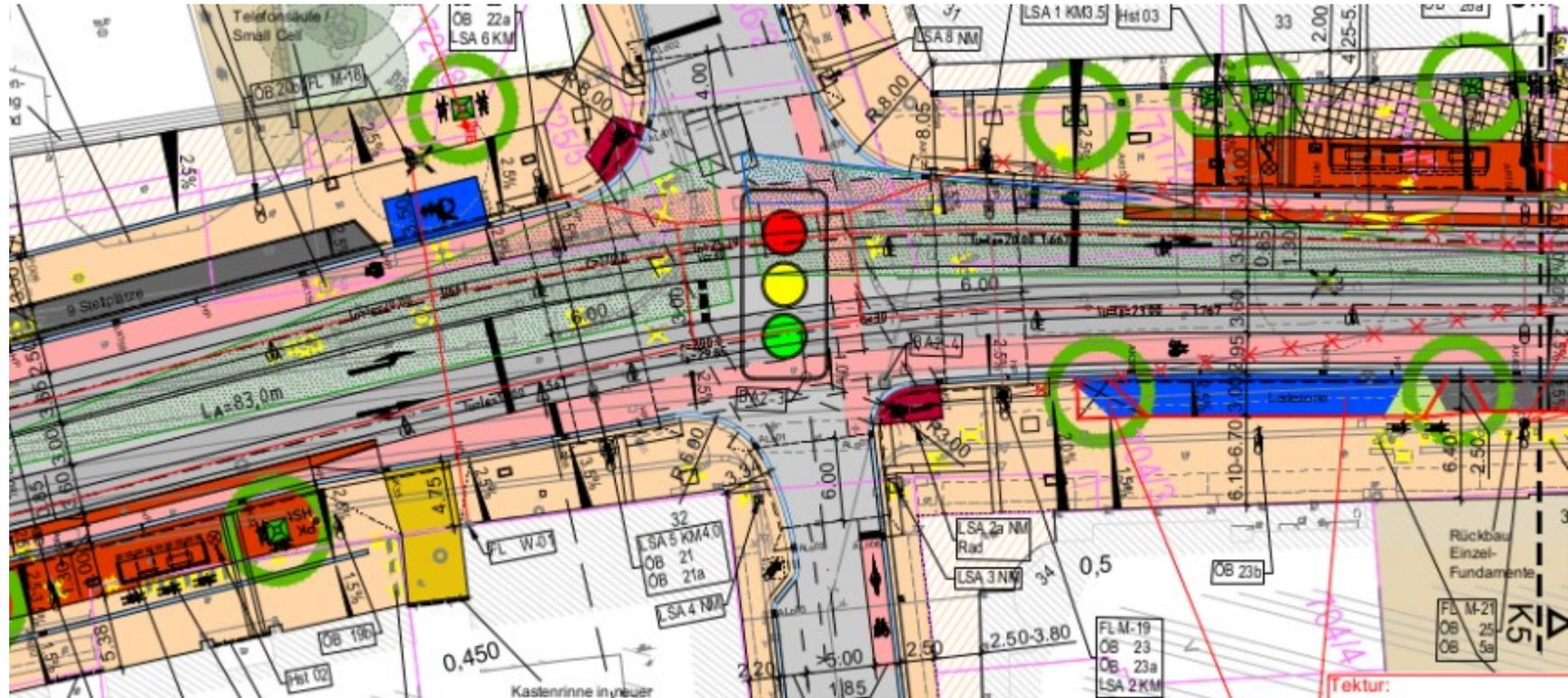
Lokal (Kö13) fast noch beste Planung auf der Königsbrücker. Bäume bleiben laut Plan stehen. Aber die Vorgärten auf der anderen Seite sind weg und die Straße häßlich.

Variante 8.7 (Stetzscher-/Katharinenstr.)



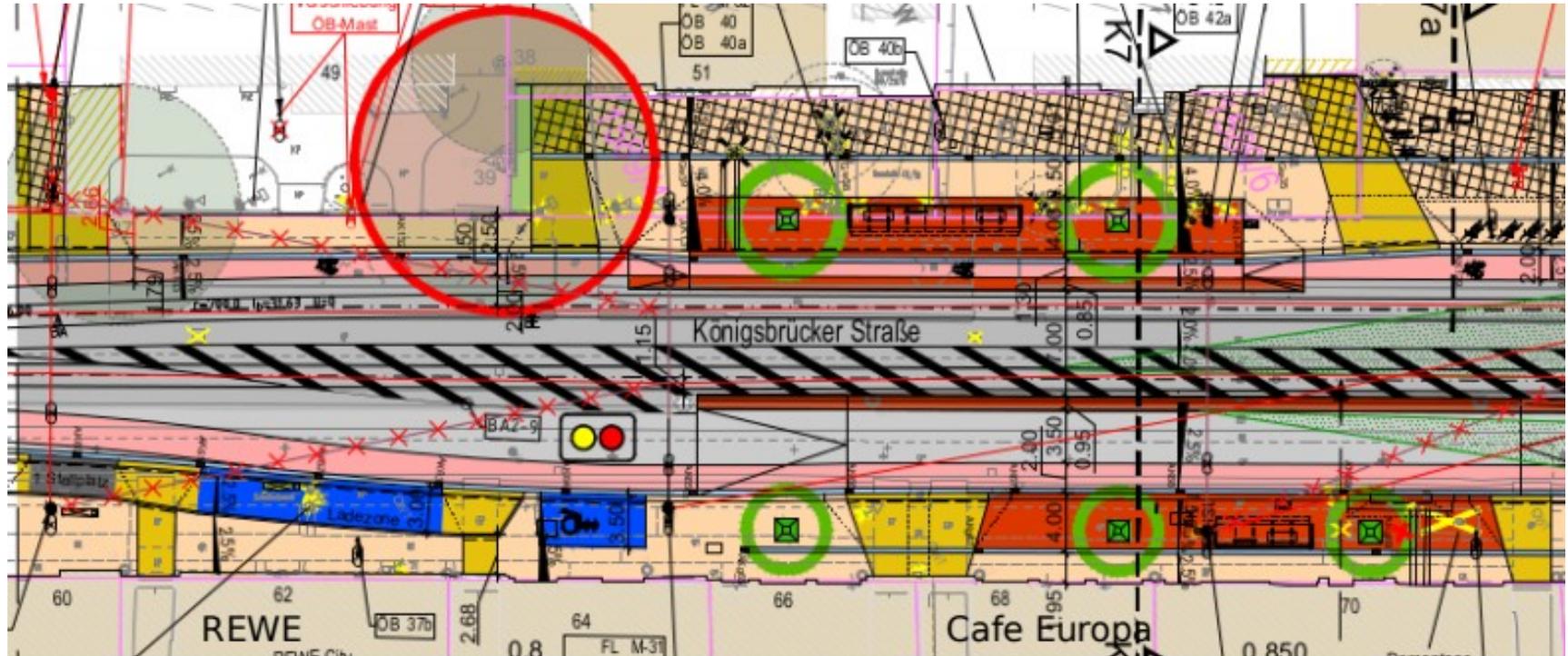
Dubiose und gefährliche Radführung; Trennwirkung; sehr schmale Gehwege; Vorgärten ‚Putzi-Villen‘ weg

Variante 8.7 (Louisenstraße)



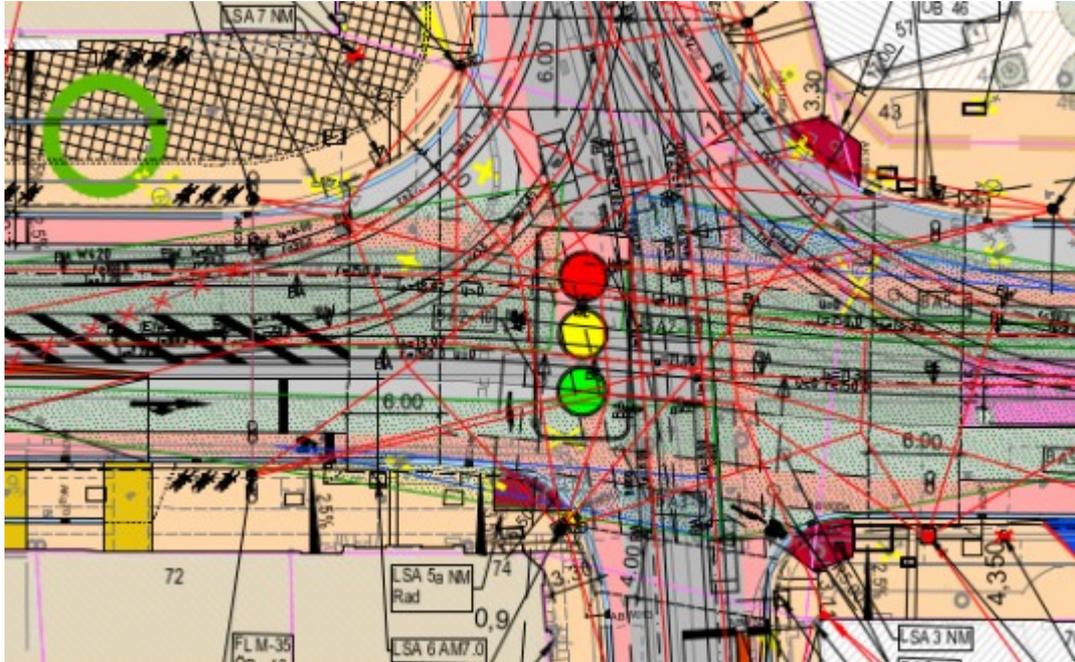
Extreme Verbreiterung der Straße; Linksabbieger in die Löbnitzstraße (Wohngebiet)

Variante 8.7 (Schauburg)



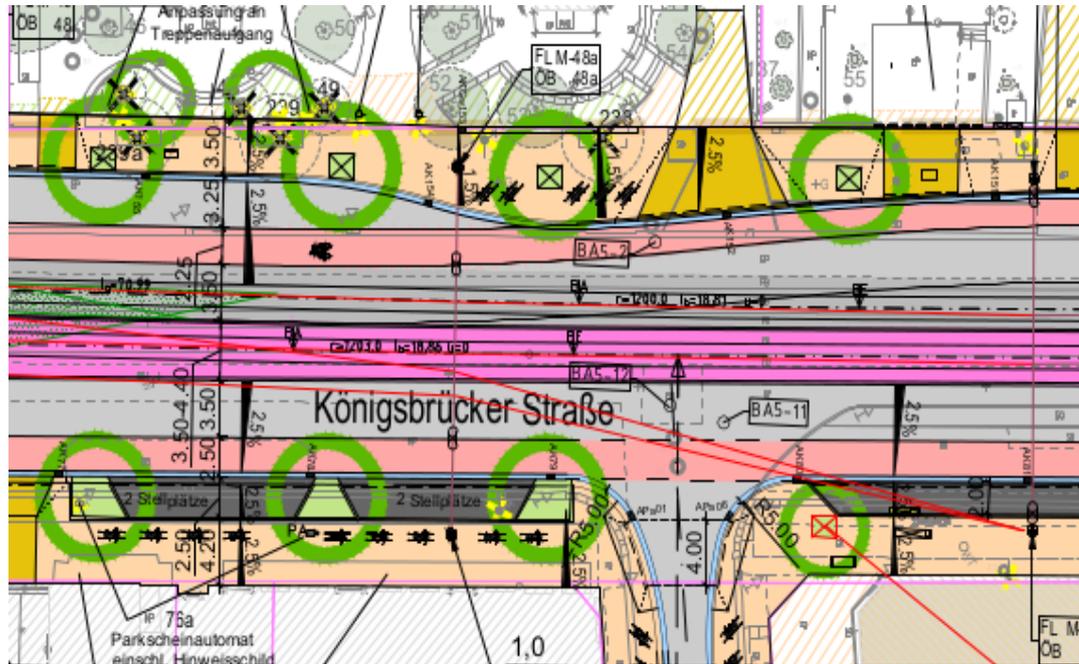
Kleine Flatterulme hat keinen Schutzbereich; Radweg nur 1,50m (K49);
Gehwege grotesk schmal

Variante 8.7 (Schauburg)



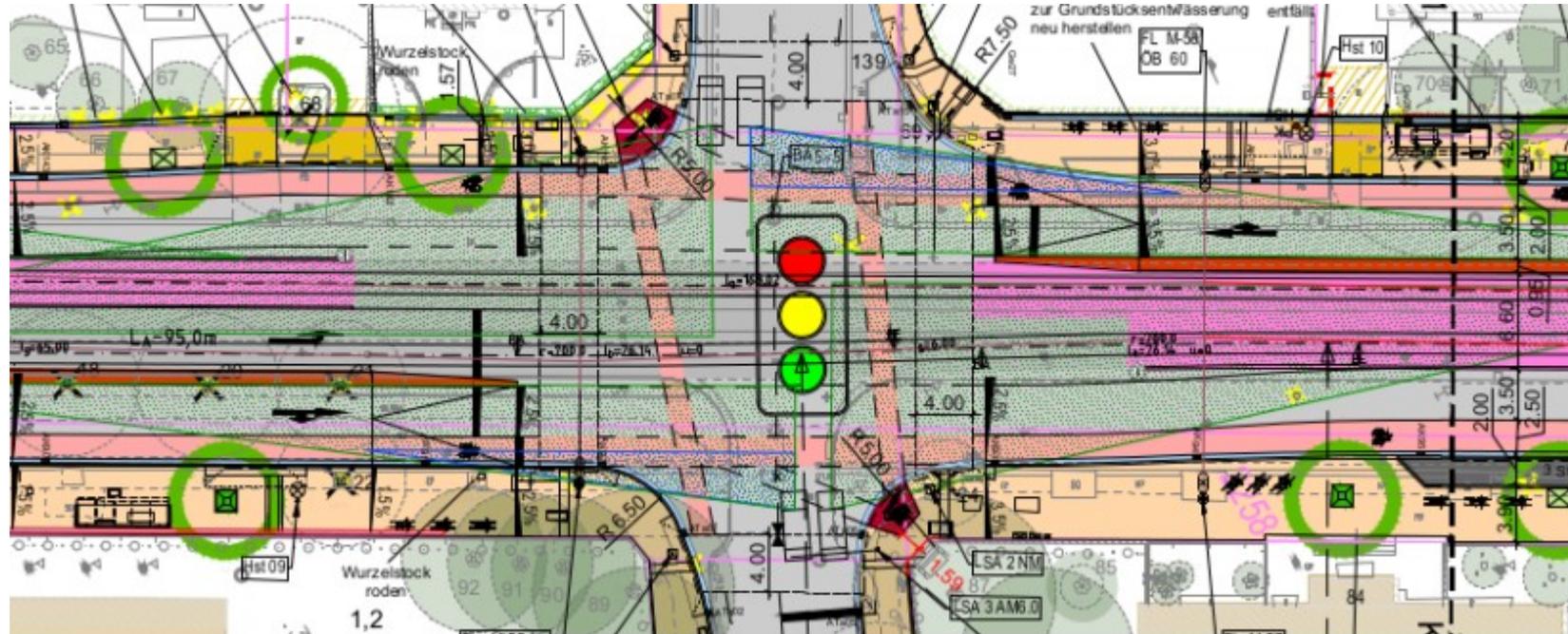
Sehr große Kreuzung; kein Linksabbieger in den Bischofsweg

Variante 8.7 (Paulstraße)



Kein Linksabbiegen in die Paulstraße (dann über Katharinenstraße);
extrem gefährliche Radführung (bergab!)

Variante 8.7 (Tannenstraße)



Extrem breit (>20m); Linksabbieger ins Wohngebiet; graue Linie: heutige Bordlage

Geschwindigkeit 70km/h?!

Tektur (Erläuterungsbericht, S. 36):

Der vorliegenden Planung liegt generell die Entwurfsgeschwindigkeit $V_e = V_{zul} = 15 - 70$ 50 km/h zu Grunde. Dabei erfolgt die Trassierung im betrachteten Planungsabschnitt hauptsächlich unter fahrgeometrischen Aspekten und Forderungen hinsichtlich der Verkehrssicherheit gemäß den geltenden Richtlinien.

Zulässige Geschwindigkeit 70km/h - Was soll das?

Bauzeit nicht 2 sondern 3 Jahre

Tektur (Erläuterungsbericht, S. 150):

Mit der 1.Tektur zur Planfeststellung hat sich die Gesamtbauzeit von 2 Jahren auf 2,98 Jahre erhöht.

+

Bauzeiten werden immer länger als geplant – wollen wir das?

Eingaben

Warum sind Eingaben wichtig?

- Eingaben schreiben ist dein legitimes Recht (Beteiligung!)
- Viele Eingaben zeigen der Landesdirektion, dass hier was falsch läuft
- Viele Eingaben zeigen der Politik, dass hier was falsch läuft
- Eingaben zeigen Wirkung, denn sonst hätte es die Tekturen nicht gegeben
- Es fehlt nicht mehr viel, um dieses verkehrliche und städtebauliche Verbrechen zu verhindern
- Wenn es auf der Königsbrücker gelingt – gelingt es überall!

Eingaben

- Eingaben sind immer schriftlich (Brief an Landesdirektion Sachsen, Dienststelle Dresden, Stauffenbergallee 2, 01099 Dresden)
- Du solltest deinen persönlichen Bezug zur Königsbrücker angeben
- Schreib auf, was dir nicht gefällt und was die Auswirkungen wären
- Deine Adresse und Unterschrift nicht vergessen

Beispiel

Adresse: Maria Musterfrau, Blub-Straße 1, 01111 Irgendwo

Persönliche Betroffenheit: Ich wohne dort / Ich gehe gerne in die Schauburg / ...

Belang / Auswirkung: Auf Seite 44 des Erläuterungsberichts steht, dass auf dem Radweg am Bischofsweg eine LKW-Ladezone entstehen soll. Neben ladenden LKW werden dort doch auch dauernd parkenden Autos sein. Das zwingt die Radfahrenden in die Fahrbahn oder auf den schmalen Fußweg. Ich halte das für extrem gefährlich und nicht im Sinne eines flüssigen und sicheren Radverkehrs."

Unterschrift und **abschicken/abgeben** nicht vergessen (1. November, 23:59Uhr)!!

Nutze Beispiele und Vorlagen

Für Eingaben findet ihr Anleitung, Beispiele, Vorlagen und ‚Eingabe in fünf Minuten‘ unserer Homepage:

www.koenigsbruecker-muss-leben.de/t1_base.php

Viel Spass beim Eingaben-Schreiben!!

Folien für spezielle Nachfragen

Städtebauliche und verkehrliche Situation

- Kfz-Verkehrsmengen dramatisch gesunken
- „Verkehrswende“ / „Klimawende“
- Wichtigkeit von Bäumen stark gestiegen (Mikroklima, Überwärmung)
- „Neue Vorbilder“: Barcelona, Paris, Kopenhagen, Oslo, ...
- Neue Prioritäten: Aufenthaltsqualität, Grün, Entschleunigung, Stadtleben!
- Erstmal keine Landesfördergelder für Straßenbau mehr
- Verändertes Mobilitätsverhalten: z.B. HomeOffice, OnlineMeetings
- V8.7 scheint unbaubar zu sein (zu viele Eingaben, erwartete Klagen)

Was kann man tun / fordern?

- Auf PFV-Beschluss 8.7 und anschließende Klagen warten
- Eine neue, schlankere Planung fordern (z.B. V8.4)
- Wie bei Bautzner: **Sanierung im Bestand** (Meinung der BI)
- Etwas „Radikaleres“ fordern: weitgehend autofrei, nur Anlieger·innen, Fussgängerzone, ...

Gedanken zu „schlankere Variante“

Am Beispiel der akzeptablen Variante 8.4:

- Straßenbahn als Pulkführerin, durchgehende Radwege, ähnliche Bordlage wie heute, Bäume fallen - können aber als große Bäume an fast gleicher Stelle wieder aufgeforstet werden
- Haltestellen sind zu 90% barrierefrei
- 3m Abstand der Schienen für die neuen Bahnen
- Die Bürgerinitiative hätte mit V8.4 leben können

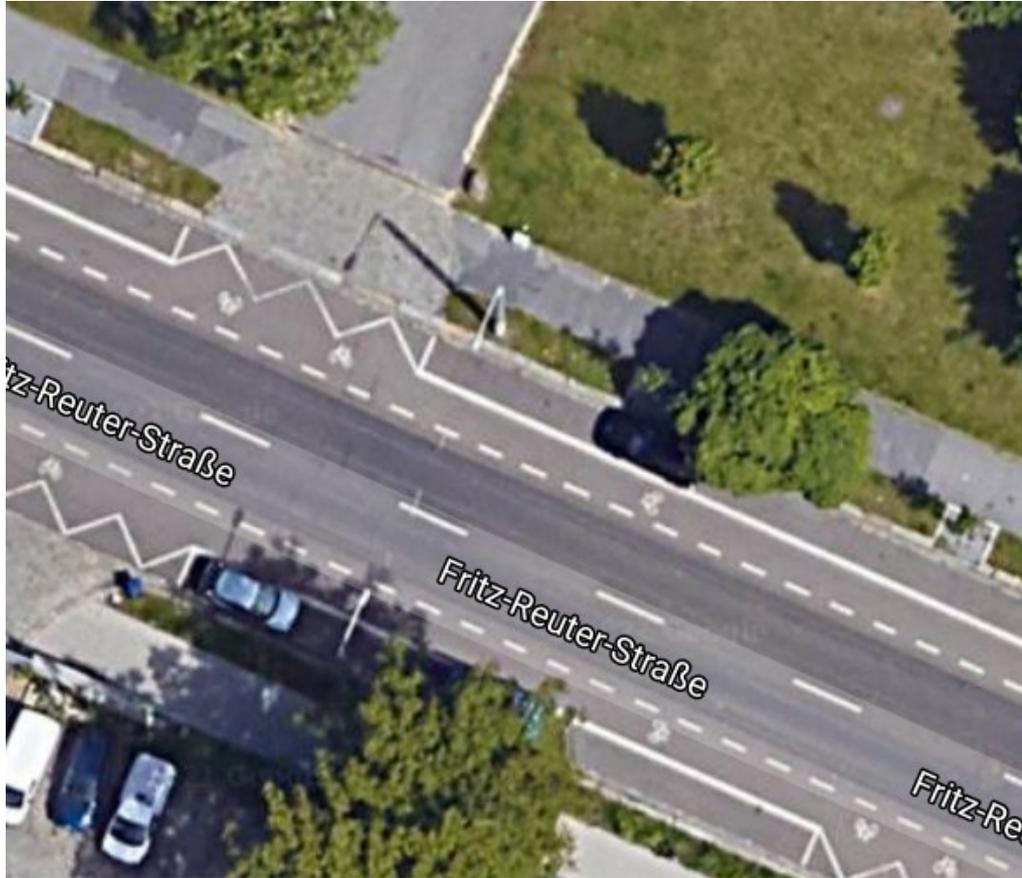
Aber:

- Wenn man die Straßenlage (Bordlage) verändert, braucht man zwingend **ein neues PFV**
=> dieses dauert mindestens 3 (wahrscheinlich eher 5+) Jahre
=> nach dem jahrzehntelangen Streit wird es sehr schwer, für eine neue Planung Akzeptanz Mehrheiten zu bekommen

Gedanken zu „Bestandssanierung“

- 10.000 bis 14.000 Autos/Tag sind sehr wenige -
=> die Königsbrücker muss nicht breiter werden!
- Alle Bäume bleiben, fehlende Bäume können nach-gepflanzt werden (vierreihige Baumallee!)
- Radstreifen möglich (oder T30-Mischverkehr) – Fahrradfahren auf Gehwegen ebenfalls möglich (Fahrradparken, Einkaufen, kleine Kinder, ...)
- breite Fußwege sanieren und hübsch machen (z.B. Radbügel, Sitzgelegenheiten, Bäume)
- Fahrradparken möglich
- Linksabbieger Schauburg in den Bischofsweg bleibt -
kein Linksabbieger in die Tannenstraße / Katharinenstraße (Kfz-Verkehr wird nicht in die Wohngebiete gezogen)
- Überquerbarkeit der Straße auch außerhalb der Ampeln – urbanes Leben!
- Zeithorizont: Wenn man will, in 2a fertig

Bestandssanierung Fritz-Reuter-Straße



Um 2010 gab es plötzlich Konjunktur-Paket- Geld von Bund – aber nur für (Lärm-) Sanierungen.

=> Wenn die Verwaltung will oder muss, ist Bestandssanierung kein Problem!

Bestandssanierung Bautzner



Bei der Bautzner (ML-Straße bis WSB) haben die Villenbesitzer Druck gemacht. Die Verwaltung hat kurzerhand eine Bestandssanierung favorisiert, obwohl auf der Bautzner deutlich mehr Autos fahren, als auf der Königsbrücker. Planungs- und Bauzeit ca. 2 Jahre. Alle Bäume stehen noch (Die versprochenen Radwege fehlen aber bis heute).

=> Wenn die Verwaltung will oder muss, ist Bestandssanierung kein Problem!

Zukunft

- Bearbeitung der Eingaben
- Dann: irgendwann, PF-Beschluss
- Dann: Klagen
- Erst wird Stauffenbergallee gebaut
- Baubeginn 2024?

Oder man ist geschickt, informiert die Öffentlichkeit, erzeugt Momentum ...

... und kann was besseres umsetzen!

Action!?!

- Wenn man nichts macht, wird V8.7 sehr wahrscheinlich kommen
=> man muss daher was #machen, wenn man eine schönen und für alle funktionierenden Boulevard möchte!
- Ideen?! ...

Ausblick

Wenn wir die Köni schaffen ...

... schaffen wir **alles!**

Ende

Motto der BI: „Wir stehen mit dem Rücken zur Wand – das ist aber ein Fortschritt: wir standen nämlich schon jahrelang hinter der Wand! Wir machen weiter, bis - nach V4, V5, V6, V7 - auch V8.7 verhindert worden ist und die Königsbrücker endlich schön saniert wird!“

Straßen- und Stadtraumplanung

In der ‚Richtlinie zur Anlage von Stadtstraßen‘ (RASt06) werden zwei Planungsparadigmen für die Planung und Gestaltung von Straßen empfohlen:

- „*Verkehrliche Bemessung*“
Kfz-Verkehr wird als gottgegeben betrachtet, Oberste Priorität auf Geschwindigkeit (LOS-Fixierung, Kfz-Wartezeit an Ampeln)
- „*Städtebauliche Bemessung*“
Planung von Rand: Fuss, Auslagen, Aufenthalt; Rad; ÖPNV; ... was übrig bleibt für Auto (und wenn das zu schmal, dann weniger Autos machen);
Ziel: Aufteilung Rand-Straße-Rand mit 30:40:30; Oberste Priorität: Städtebauliche Qualität („Wie bauen wir eine **schöne** Straße?“)

=> **Variante 8.7 ist nach verkehrlicher Bemessung geplant worden!**