

ANTRAG EINER GRUPPE VON STADTRÄTEN

Antragsteller:

Dr. Martin Schulte-Wissermann

Michael Hauck

Anja Stephan

Max Aschenbach

Anne Herpertz

Jessica Roitzsch

Gegenstand:

Königsbrücker wird Boulevard

Beschlussvorschlag:

Der Oberbürgermeister wird beauftragt,

1. die Ausbaupläne zur Königsbrücker Straße nicht weiterzuverfolgen und stattdessen den gesamten Straßenzug innerhalb der bestehenden Bestandsbordlagen zu sanieren (Bestandssanierung). Hierbei sind die modernen Gleismittenabstände für die Straßenbahnen, eine barrierefreie und ansprechende Gestaltung des Straßenraums, Wiederherstellung des historischen Alleen-Charakters sowie komfortable und sichere Fuß- und Radverkehrsführung umzusetzen.
2. eine Beschlussvorlage zur Umverteilung der nicht benötigten Finanzmittel dem Stadtrat zur Beschlussfassung bis Ende 2025 vorzulegen. Hierbei sind prioritär Mittel für Mehrkosten beim Verkehrsbaumaßnahmen und für verkehrsflussverbessernde Umgestaltung von Kreuzungen zu berücksichtigen (z.B. Umfeld Könneritzstraße, Königsbrücker Straße / Stauffenbergallee).

Begründung:

Der massive und teure Ausbau der Königsbrücker Straße wurde im Jahr 2016 beschlossen (Variante 8.7) und im Jahr 2024 planfestgestellt. Es besteht demnach jetzt Baurecht. Auch sind finanzielle Mittel von 46 Mio € im aktuellen Haushalt eingestellt. Die Gesamtkosten für den Bau werden von der Stadt mit 98 Mio € angegeben. Der Beginn des Ausbaus ist für Anfang 2026 geplant.

Allerdings ist der geplante Ausbau sehr teuer und passt nicht in eine Zeit der „Haushalts-Konsolidierung“ und das gesamte Projekt vollkommen aus der Zeit gefallen, da sich wesentliche Randbedingungen seit 2016 sehr stark geändert haben:

- Die Verkehrsbelegung der Königsbrücker Straße (s. Anhang 1) hat sich von 17.500 auf ca. 11.000 Kfz pro Tag reduziert (vor Einsturz der Carolabrücke). Die Ausbauvariante ist jedoch auf weit über 17.500 Kfz pro Tag ausgelegt – ein solcher Anstieg der Verkehrsbelegung erscheint aus heutiger Sicht vollkommen unrealistisch. Nach der Richtlinie zur Anlage von Stadtstraßen (RASt06) reicht die heutige Straßenbreite von ca. 10m für unter 22.000 Kfz am Tag aus.
- Einen besonderen Gleiskörper (eigenes Gleisbett) für die Bahn bei einer solch geringen Kfz-Verkehrsbelegung einzurichten kann nur als ‚schädlich‘ bzw. ‚ideologiegetrieben‘ eingestuft werden. Ein eigenes Gleisbett bringt eine enorme Trennwirkung mit sich, Autos können Hindernissen nicht ausweichen und vor allem können an vielen Ausfahrten/Stichstraßen Kfz nur noch rechts-rein/rechts-rausfahren. Massiver Umleitungsverkehr (durch die Wohngebiete) ist die Folge.
- Ein Ausbau der Königsbrücker Straße wird die LH Dresden mindestens 46 Mio € kosten. Inklusive aller Kosten sonstiger Beteiligter liegen die Baukosten bei 98 Mio €. Bei dem riesigen Investitionsstau Dresdens sollte der Stadtrat (und DVB, SachsenEnergie, Stadtentwässerung im Rahmen der TWD) weise entscheiden, wofür die klammen Mittel ausgegeben werden.
- Im Planfeststellungsverfahren hat sich herausgestellt, dass die Bauzeit für einen Ausbau nicht zwei Jahre (wie bei Beschlussfassung angenommen) sondern drei Jahre betragen wird. Drei Jahre Bauzeit mit Umleitungen, Ersatzverkehr und eingeschränkter Erreichbarkeit sind schwer hinnehmbar, wenn es weitaus weniger invasive Alternativen geben kann. Die Bauzeit für eine Bestandssanierung wird weitaus kürzer sein.
- Ein Ausbau nach Variante 8.7 wird einen Komplettverlust aller Bäume entlang der Königsbrücker Straße nach sich ziehen (außer der zwei Flatterulmen auf Höhe der Königsbrücker Straße 49). Die daraus erfolgenden negativen Auswirkungen für das Mikroklima sind auch durch die Neupflanzungen nicht zu kompensieren. Die in den letzten Jahren gewachsene Bedeutung der Vermeidung von überwärmten Gebieten (Klimaanpassung) zwingt zu einer Neubewertung des geplanten Baumverlusts. Insbesondere, da die Königsbrücker Straße heute schon einer der am meisten überhitzten urbanen Orte in Dresden ist. Bei einer Bestandssanierung können Bäume erhalten und heute fehlende Bäume an den ursprünglichen Baumstandorten nachgepflanzt werden. Die historische, vierreihige Baumallee könnte wiederhergestellt werden.

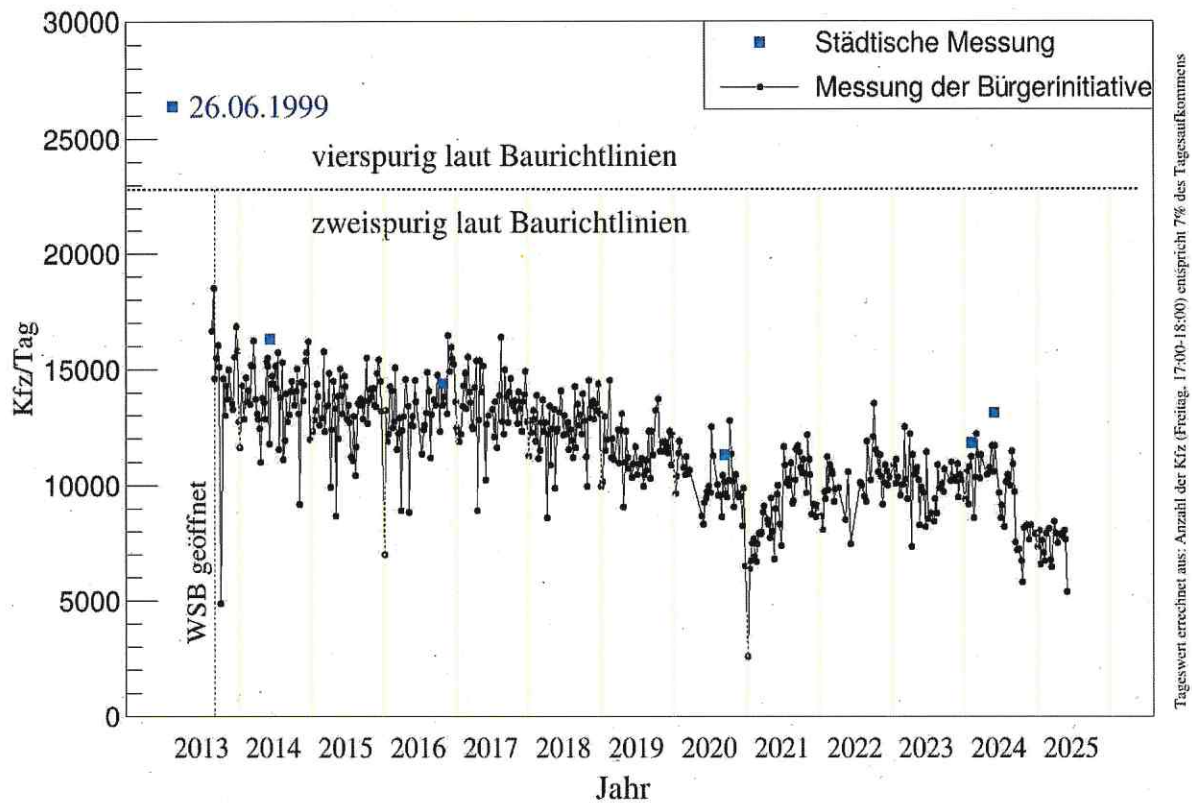
- Es gibt entlang der Königsbrücker Straße über 40 Einzeldenkmäler. Die in den letzten Jahren gewachsene Sensitivität für schöne und erlebbare Stadträume gebietet, diese Denkmäler stadtarchitektonisch besser zu würdigen. Ein Ausbau wäre ein Frevel an der Handwerkskunst und Architektur unserer Vorfahren.

Aus diesen Gründen sollte die Königsbrücker Straße behutsam im Bestand saniert werden.

Eine Bestandssanierung ist noch niemals von der Stadt für die Königsbrücker Straße untersucht worden. Es ist aber mittelbar aus vergleichbaren Straßensanierungen (Stauffenbergalle (West), Fritz-Reuther-Straße, Bautzner Straße, Bautzner Landstraße) ableitbar, dass Bestandssanierungen durchaus möglich, verkehrlich machbar und städtebaulich und ökologisch vorteilhaft sind. Vor allem sind sie aber weitaus kostengünstiger in Umsetzung und Unterhalt. Um dem enormen Investitionsstau in Dresden etwas entgegen zu setzen, sollen die für eine Sanierung nicht in Anspruch genommenen Mittel umgewidmet werden. Um hierbei den politischen Willen des Stadtrats gerecht zu werden, soll daher die Mittelverwendung durch den Stadtrat bestimmt werden.

Die Bürgerinitiative „StadtMussAtmen“ hat erfolgreich über 2.500 Unterschriften für die Durchführung eines Bürgerforums (nach Bürgerbeteiligungssatzung) gesammelt und bei der Stadt eingereicht. Leider verweigert die Landeshauptstadt Dresden zur Zeit die Durchführung dieses Bürgerforums, da angeblich kein „Vorhaben Königsbrücker Straße“ existiere. Hierbei definiert die Stadt „Vorhaben“ mit einem im Stadtrat zu entscheidenden „Antrag/Vorlage“. Mit diesem Antrag liegt jetzt ein „Vorhaben“ vor – sodass zur Vorbereitung einer Entscheidung des Stadtrats das Bürgerforum umgehend angesetzt werden muss.

Königsbrücker: Verkehrsfluß/Tag (Schauburg)

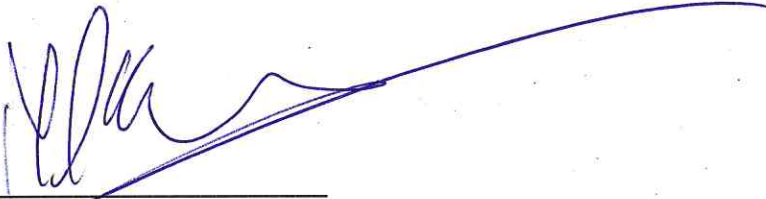


Verkehrsbelegung der Königsbrücker Straße (Schwarze Messwerte: Bürgerinitiative „Königsbrücker muss leben!“ [1]; blaue Messwerte: LH Dresden [2]). Beide Messreihen stimmen im Rahmen der Messungenauigkeiten überein. Die Kfz-Belegung ist derart stark gesunken, dass ein vierspuriger Ausbau (zwei Auto-, zwei Bahnspuren; eigenes Gleisbett) nach den ‚Richtlinien zur Anlage von Stadtstraßen‘ (RASt06) nicht mehr gerechtfertigt ist.

[1]https://www.stadt-muss-atmen.de/wp-content/uploads/2025/06/verkehrszahlen_30.05.2025.pdf

[2] Verkehrsmengenkarte: <https://themenstadtplan.dresden.de/>

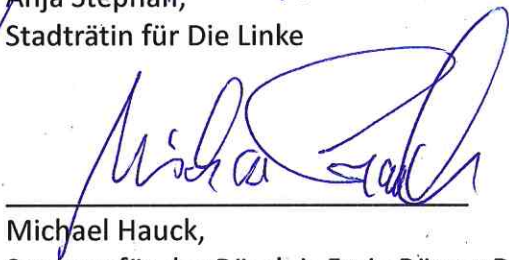
Dresden, den 26. Juni 2025



Dr. Martin Schulte-Wissermann,
Stadtrat für die Piratenpartei



Anja Stephan,
Stadträtin für Die Linke



Michael Hauck,
Stadtrat für das Bündnis Freie Bürger Dresden



Max Aschenbach,
Stadtrat für Die PARTEI



Anne Herpertz,
Stadträtin für die Piratenpartei



Jessica Roitzsch,
Stadträtin für Volt