

Königsbrücker Straße

Martin Schulte-Wissermann

tuuwi-Vortrag, 27.03.2021

Inhalt

1. Vorstellung und Historie

2. Was läuft und lief bei der Königsbrücker Straße bisher schief?
3. Was läuft in Dresden schief, um eine Verkehrswende in der Stadt zu ermöglichen?
4. Was braucht Dresden für eine Verkehrswende und was heißt für Sie überhaupt Verkehrswende?

Bürgerinitiative „Königsbrücker muss leben!“

- Bürgerinitiative seit 2011
 - Infos, Infostände, Unterschriftenaktionen, Flyer, Demos
 - 3000 Einwendungen zum Planfeststellungsverfahren
 - Kfz-Verkehrsmengenzählungen
- www.koenigsbruecker-muss-leben.de
- info@koenigsbruecker-muss-leben.de → *msw*

Transparenzfolie

Seit 2014 bin ich Mitglied im Dresdner Stadtrat

martin.schulte-wissermann@piraten-dresden.de

**Heute spreche ich als Mitglied von
„Königsbrücker muss leben!“**

Historie

- Ausbaupläne 1930'er Jahre
- Ausbaupläne 1950-1990
- **~1997 CDU-Minister bleibt im Stau stecken: 6 spurige Planung beschlossen**
- **~1999 Regierungspräsidium (Landesdirektion) lehnt Pläne ab => Historische Niederlage der CDU**
- 2003/2006 V4 „Kompromis“: 2 überbreite Spuren, später 4 Spuren machen
- Blockiert durch CDU, V5 (Orosz) wird erstellt (z.T. 6-spurig!), 2011 Hilbert V6 (aufgebohrte V4)
- 2011: Stadtrat beschließt V5 und „Prüfung 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!
- 2021 Immernoch keine Anhörungen, PFV stockt, Klagen sind angekündigt (UlmeK49, K11)

V5 - „Orosz Variante“ - verhindert!



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

V7 - durchgehend vierspurig - verhindert



V8.4 – leider nicht beschlossen



Radwegsführung 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

Königsbrücker Straße

Martin Schulte-Wissermann

tuuwi-Vortrag, 27.03.2021

Inhalt

1. Vorstellung
- 2. Was läuft und lief bei der Königsbrücker Straße bisher schief?**
3. Was läuft in Dresden schief, um eine Verkehrswende in der Stadt zu ermöglichen?
4. Was braucht Dresden für eine Verkehrswende und was heißt für Sie überhaupt Verkehrswende?

Problem 1: Politikum

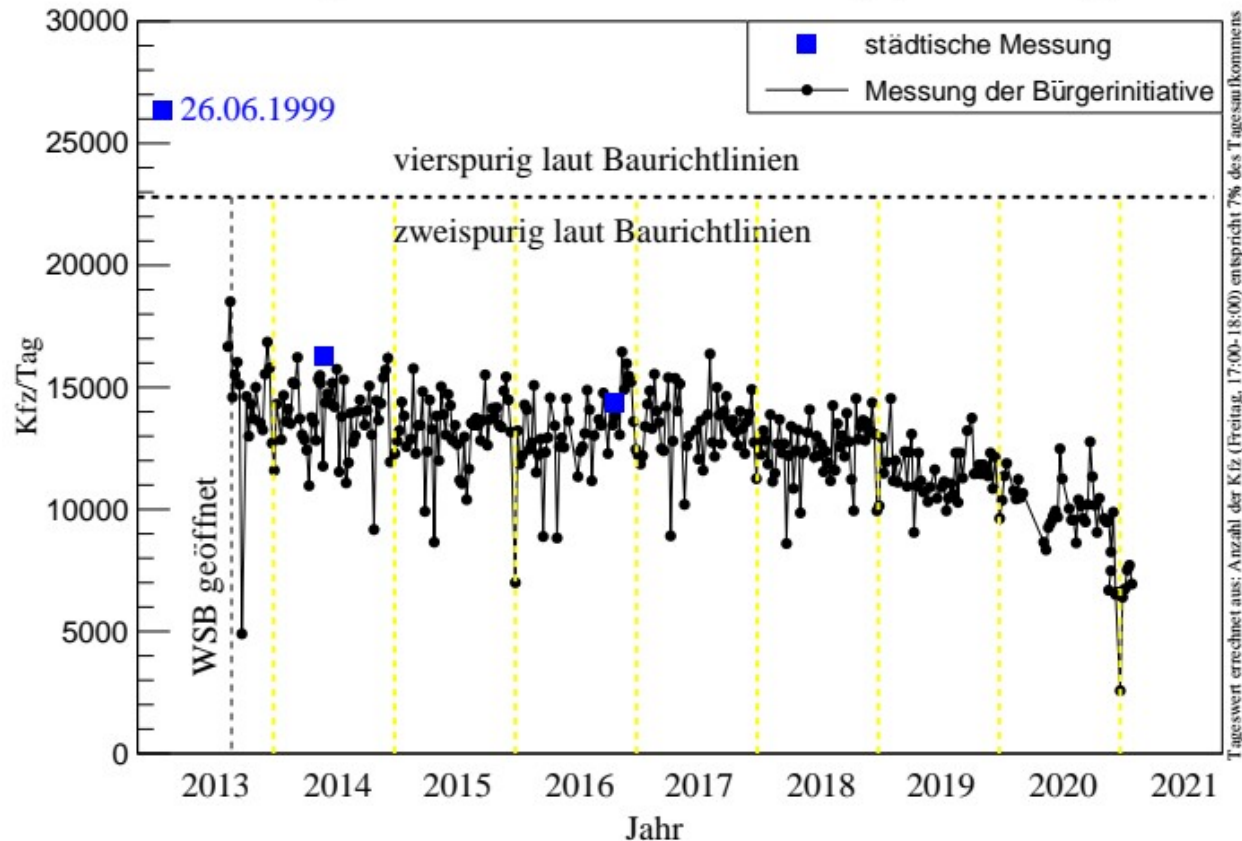
- In den 90‘ern war es die CDU gewohnt, jedes Großprojekt durchboxen zu können. Die Ablehnung von der CDU beschlossenen sechsspurigen Ausbaus durch das Regierungspräsidium (~1998) war für sie eine Schmach, die es zu tilgen galt.
- SPD/Grün/Linke sahen ihre politische Chance. O-Ton einer 2011 nicht ganz unwichtigen Grünen Politiker·in: „Martin, ich verstehe ja alle deine Argumente und teile sie auch. Aber schau mal, es geht doch darum, dass endlich eine ‚linke‘ Mehrheit im Stadtrat auch mal ein verkehrliches Großprojekt durchsetzen kann.“
- CDU schlug zurück mit auf Teilen sechsspuriger Variante (Orosz Variante, V5).

Problem 2: Die Mähr vom Verkehr

- In den 1990‘er Jahren fuhren auf der Königsbrücker z.T. mehr als 30.000 Autos pro Tag.
- Der damalige Dauerstau hat sich in das kollektive Gedächtnis eingebrannt.
- Dabei sinkt die Kfz-Belegung seit 20 Jahren deutlich. Vor Corona weniger als 12.500 Kfz/Tag! Die jetzige und die prognostizierte Verkehrsbelegung rechtfertigen keinen vierspurigen Ausbau mehr!

Kfz-Verkehr STARK rückläufig

Königsbrücker: Verkehrsfluß/Tag (Schauburg)



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!**

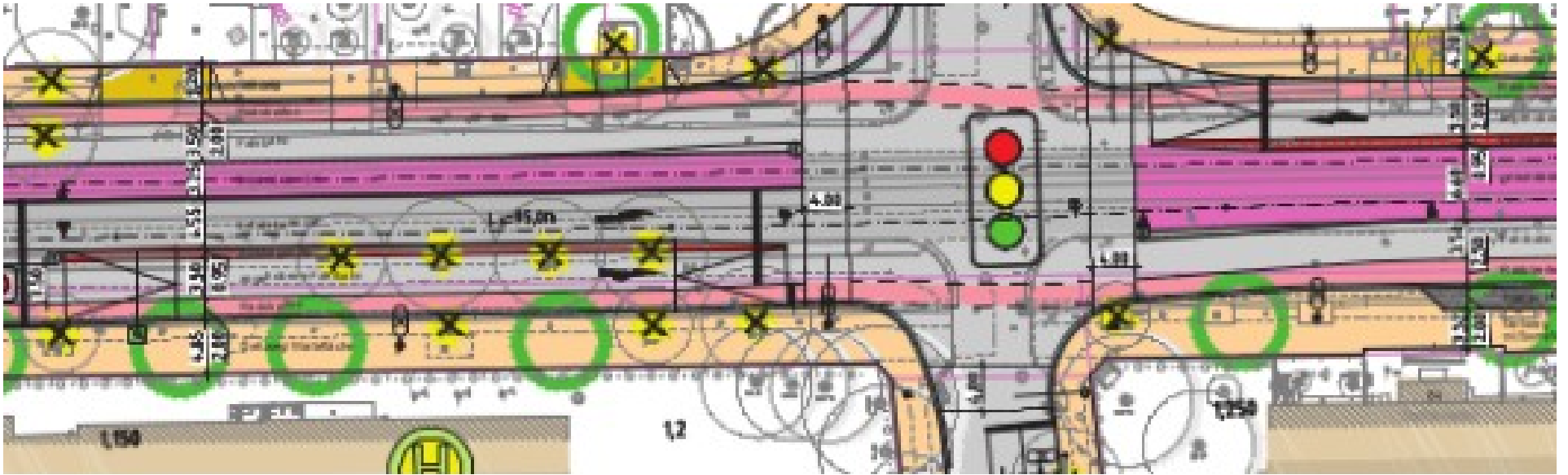
2016 hat Variante 8.7 gewonnen

Nunja, 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-/Katharinenstraße
- Planung für Tempo 50, real werden Geschwindigkeiten z.T. höher sein
- Gefährliche Radführung
- alle (außer 2) Bäume müssen gefällt werden
- kein/kaum Fahrradparken
- Hässlich / Lebensfeindlich

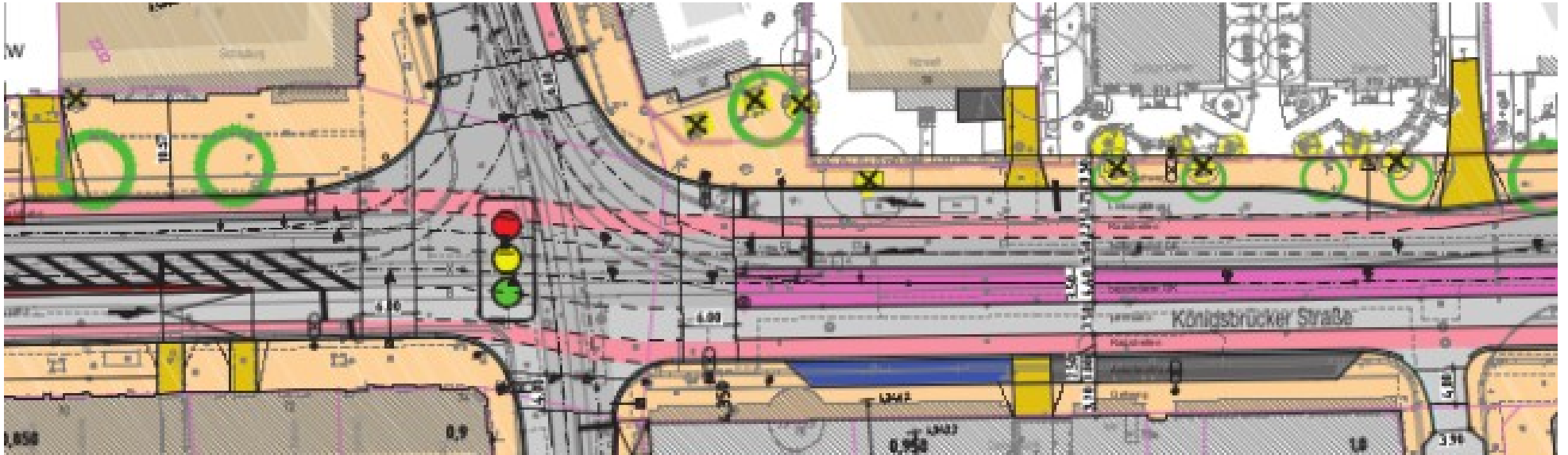
=> Widerspricht fast jedem Paradigma nachhaltiger, ökologischer und stadtgestalterischer Straßen- und Raumplanung

Variante 8.7 (Tannenstraße)



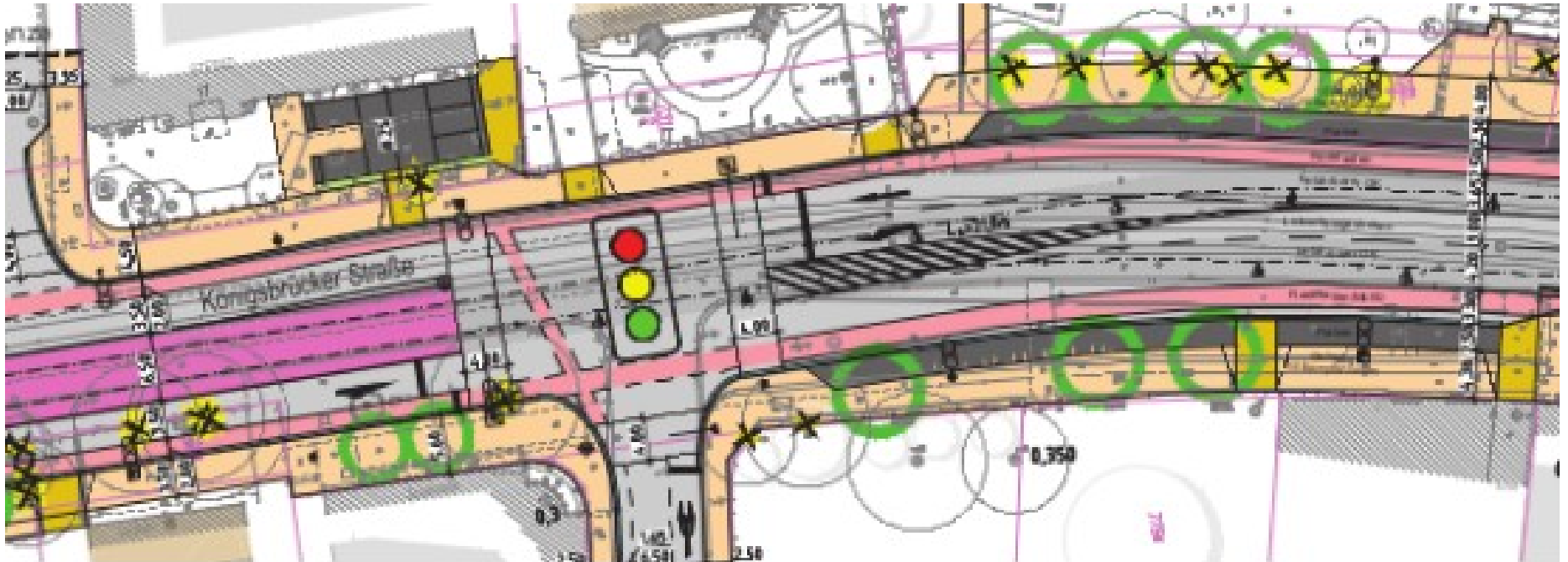
Gelbe Markierung: zu fällender Baum; graue Linie: heutige Bordlage

Variante 8.7 (Schauburg)



Radführung (begab) gefährlich: hohe Geschwindigkeiten, sich verengender Straßenraum, Überfahrung Radweg durch rechtsabbiegende Kfz

Variante 8.7 (Katharinenstr./Post)



Pläne der 8.7: <http://www.koenigsbruecker-muss-leben.de/pfvUnterlagen.php>

Motivation

Motto der BI: „Wir stehen heute 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!“

→ info@koenigsbruecker-muss-leben.de

Königsbrücker Straße

Martin Schulte-Wissermann

tuuwi-Vortrag, 27.03.2021

Inhalt

1. Vorstellung
2. Was läuft und lief bei der Königsbrücker Straße bisher schief?
- 3. Was läuft in Dresden schief, um eine Verkehrswende in der Stadt zu ermöglichen?**
4. Was braucht Dresden für eine Verkehrswende und was heißt für Sie überhaupt Verkehrswende?

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: zuerst Fussverkehr, Auslagen, Aufenthalt; dann Rad; dann ÖPNV;
... was übrig bleibt für Auto (und wenn das zu schmal ist, dann Anzahl der Autos reduzieren);
Ziel: Aufteilung Rand-Straße-Rand mit 30:40:30; Oberste Priorität: Städtebauliche Qualität.
=> Motto: „Wie bauen wir **schöne** und für die Menschen **funktionierende** Straßen und Plätze?!“)

Problem: Tradierte ‚Normalität‘

- „Das Auto war schon immer da, Planung und Politik gegen Autos geht nicht!“
- In Dresden ist die „verkehrliche Bemessung“ in Verwaltung und Politik extrem fest verankert. Sie wird als ‚normal‘ oder gar ‚notwendig‘ angesehen und nicht infrage gestellt.
- Msw: „Verwaltung und Politik sind ideen-/mut-/visionslos“

Königsbrücker Straße

Martin Schulte-Wissermann

tuuwi-Vortrag, 27.03.2021

Inhalt

1. Vorstellung
2. Was läuft und lief bei der Königsbrücker Straße bisher schief?
3. Was läuft in Dresden schief, um eine Verkehrswende in der Stadt zu ermöglichen?
- 4. Was braucht Dresden für eine Verkehrswende (und was heißt für Sie überhaupt Verkehrswende)?**

Was braucht es für die Verkehrswende?

EUCH!

Things needed

- Öffentlicher Druck: Demos, CM, SoMe, Presse
- Den Parteien die „Angst“ nehmen: diskutieren, einbinden, einbringen, **Basis bearbeiten**, Infos zukommen lassen, ...
- Das (eigene) Mindset und die Wortwahl ändern:
 - „Verkehr“ → “Kfz-Verkehr“
 - „Leistungsfähigkeit der Straße“ → “Funktionsfähigkeit für das Stadtleben“
 - „Ausbau“ → “Sanierung“
 - „Auto“ → “Stehzeug“
 - „Flüssigkeit des Verkehrs“ → „Sicherheit aller Verkehrsarten“

Ende

Ich bedanke mich und freue mich auf eine spannende Diskussion!