

Positionspapier der Bürgerinitiative Königsbrücker Straße

April 2003

Von der BI Königsbrücker Straße verfolgte Planungsziele/ Planungsphilosophie:

Der Ausgangspunkt der Diskussion ist der heutige Zustand. Dieser Zustand ist verbesserungswürdig. Die Verbesserungen sollen so vorgenommen werden, dass alle davon profitieren. Das schließt den fließenden und ruhenden Verkehr mit ein und auch die Menschen, die an der Königsbrücker Straße leben, wohnen und arbeiten.

Die vorzunehmenden Umbaumaßnahmen sollen in der Form erfolgen, dass sie in Zukunft möglichst **viele Optionen** für Entwicklungschancen des Stadtteils entlang der Königsbrücker Straße offen lassen. Durch "Lösungen" sollen keine neuen Probleme geschaffen werden und es sollen keine Chancen "verbaut" werden. Vielmehr ist es möglich durch einen rationalen Ausbau:

- a) Kosten im Ausbau und in der Folge in Betrieb und Unterhalt der Straße zu sparen,
- b) die Neuversiegelung von Flächen im Bereich der dicht bebauten Neustadt zu vermeiden (mikroklimatisch gesehen ein Standort der sommerlichen Überhitzung),
- c) die Lärmentwicklung des fließenden Verkehrs zu reduzieren durch
 - c1) eine ebene Fahrbahnoberfläche für das rollende Rad,
 - c2) angepasste Geschwindigkeiten,
 - c3) einen Neubau der Gleise der Straßenbahn, der, wo es möglich ist, mit Rasengleisen erfolgen sollte,
- d) den Verkehrsablauf sicherer und zuverlässiger zu gestalten, durch
 - d1) eine Aufteilung der Fahrbahn für Straßenbahn, MIV und Radverkehr,
 - d2) einen Ausbau der Haltestellen zu barrierefreien Zugangsstellen zur Straßenbahn,
 - d3) die Anlage von neuen Querungshilfen im Straßenverlauf,
- e) den Aufenthalt entlang der Straße angenehmer zu ermöglichen, durch
 - e1) Beibehalten bzw. Erweitern der Gehwegbereiche und Verbessern der Aufenthaltsfunktion,
 - e2) eine möglichst durchgängige Gestaltung mit Bäumen (Aufwertung des Baumbestandes durch Neupflanzungen),
 - e3) Anlage einer ausreichenden Anzahl von Kurzzeitstellplätzen für den Kundenverkehr.

Aus Sicht der BI können durch einen Ausbau der Königsbrücker Straße die Stauungen des MIV zur Hauptverkehrszeit als Folge des Rückstaus der anschließenden Knoten Albertplatz und Stauffenbergallee nicht gelöst werden. Dies wäre nur durch einen Ausbau dieser Knotenpunkte möglich. Für den Albertplatz halten wir einen weiteren Ausbau für ausgeschlossen. Für die Stauffenbergallee gab es wohl erste Planungen, die aber anscheinend nicht umgesetzt werden können.

Ein weiterer die Leistungsfähigkeit der Straße bestimmender Knoten in der Königsbrücker Straße ist der Knoten Bischofsweg. Auf Grund der anliegenden Bebauung ist eine Verbesserung der Leistungsfähigkeit dieses Knotens nur eingeschränkt möglich. Aus unsere Sicht ist somit der Knoten Bischofsweg der "Bemessungsknoten" für die mögliche Leistungsfähigkeit einer umgebauten Königsbrücker Straße.

Als "**Nicht-Problem**" sehen wir die heutige Leistungsfähigkeit der Straße an. Dies vor dem Hintergrund, dass:

- a) eine Mehrbelastung der Straße durch den durchgehenden MIV nicht gewünscht ist,
- b) es in der Zukunft attraktivere, schnellere Verbindungen für den Durchgangsverkehr geben wird (Waldschlösschenbrücke, BAB A 4 und A 17),
- c) die Bevölkerungszahlen in der Region Dresden rückläufig sind (vor allem in den Altersklassen der Berufstätigen),
- d) die Tagesganglinie sich zu den Hauptverkehrszeiten weiter abflachen wird (Individualisierung der Lebensstile und Flexibilisierung der Arbeitszeiten).

Ein weiteres "Nicht-Problem" ist die **Lage** der Straßenbahnhaltestellen, wohl aber deren baulicher Zustand. Als Ziel sollten Haltestellenlösungen geschaffen werden, die einen sicheren und barrierefreien Einstieg in die Straßenbahn ermöglichen. Aus Sicht der BI können hier Kaphaltestellen¹ bzw. überfahrbare Kaphaltestellen² geeignete Lösungen sein. Das Warten der Fahrgäste am Fahrbahnrand³ ist deutlich attraktiver als auf Haltestelleninseln⁴ und sichert auch den Auslagen und Geschäften der anliegenden Händler mehr Aufmerksamkeit.

Schützenswerte Güter – Qualitäten im Bestand

Aus dem heutigen baulichen Zustand der Königsbrücker Straße ergeben sich eine Vielzahl von Qualitäten, die in Dresden selten bzw. auch einmalig sind. In der Regel befinden sich entlang der Fahrbahn breite Gehbahnen, die eine vielfältige Nutzung ermöglichen und mit ein Grund für die Zahl und Art der Geschäfte sind, die das noch funktionierende Stadtteilzentrum ausmachen.

Die Kreuzung Königsbrücker Straße/ Bischofsweg ist ein wichtiges Bindeglied zwischen der äußeren Neustadt und dem Hechtviertel. Der Platz vor dem Kino Schauburg ist insbesondere in den Abendstunden vitaler Treffpunkt für Jung und Alt. Der Leerstand ist im südlichen Teil im Vergleich zu anderen Hauptverkehrsstraßen Dresdens gering. Im Nordteil der Straße findet sich ein einzigartiger Straßenquerschnitt, der den Straßenraum in drei Abschnitte aufteilt: Neben den Fahrbahnen für den MIV bildet ein ehemaliger mit einer Baumreihe abgetrennter Reitweg eine dritte Spur. Dies ist in Dresden einmalig und sucht auch in Deutschland seines gleichen. Neben der Vielzahl denkmalgeschützter Gebäude und dem teilweise sehr alten Baumbestand⁵, verdient auch dieser Straßenquerschnitt, unter Schutz gestellt zu werden.

¹ ähnlich wie in der Bürgerstraße oder am Alaunplatz

² ähnlich wie in der Münchner Straße oder der Lennéstraße

³ Gelegenheit für spontane Einkäufe

⁴ Zugänglichkeit nur über LSA, Warten im umgebenden Rauschen des MIV (Lärm und Abgasemissionen)

⁵ alte Ulme, Kastanie vor dem Knoten Katharinenstraße

Chancen und Potenziale

Der Umbau der Königsbrücker Straße sollte die Aufgabe haben, die Potenziale der Straße zu entwickeln und Chancen zu nutzen, die sich mit dem Umbau bieten. Oberstes Ziel sollte die Aufwertung der Wohn- und Lebensqualität durch eine wirksame Lärminderung und eine Verringerung der sonstigen Emissionen sein. Dies sollte generell die Strategie der Stadt sein, gerade auch vor dem Hintergrund der Diskussionen um Nachhaltigkeit in der Lokalen Agenda 21 der Stadt Dresden und dem Problem der Abwanderung der städtischen Bevölkerung ins Umland.

Den Eigentümern der Gebäude entlang der Königsbrücker Straße sollte durch die Zusicherung eines stadtverträglichen Umbaus Planungssicherheit für die Entwicklung ihrer Immobilie gegeben werden. Die Vermarktungschancen von Büroflächen in den villenartigen Gebäuden im nördlichen Teil der Straße lassen sich durch die Aufwertung des Alleecharakters durch Neupflanzungen an der Straße verbessern. Hier soll die denkmalwürdige Aufteilung der Straße mit dem ehemaligen Reitweg durch eine dritte Baumreihe rechts neben dem landwärts führenden Gleiskörper erhalten werden.

Verbessert werden sollte die Querungsmöglichkeiten über die Fahrbahn, um der Bedeutung des Straßenzuges als verbindendes Element zwischen Neustadt und Hechtviertel gerecht zu werden.

Welchen Lösungsansatz verfolgt die Bürgerinitiative?

Neben dem Gleisbereich (6,50 m für beide Richtungen) soll je Richtung eine vollwertige MIV-Fahrbahn (3,00 m) mit anschließenden Radfahrstreifen (1,75 m) gebaut werden. Daran schließen sich Stellplätze bzw. Ladezonen sowie Baumreihen und Gehbahnen in unterschiedlichen Breiten an. Im unmittelbaren Knotenbereich Albertplatz und Stauffenbergallee ist eine Aufweitung auf zwei Geradeausspuren möglich. Sonst hält die Bürgerinitiative eine einzelne Geradeausspur pro Richtung für ausreichend. Für Abbiegespuren sollte nach Möglichkeit der Gleisbereich mitgenutzt werden, sofern das mit dem Verkehrsfluss der Straßenbahnen zu koordinieren ist.

Alle Fahrbahnoberflächen für das "rollende Rad" sollen möglichst eben und ohne häufige Neigungswechsel erfolgen. Oberflächen für den ruhenden Verkehr können gepflastert⁶ und Gehbahnen sollten mit den für Dresden typischen großen rechteckigen Natursteinplatten verlegt werden.⁷

Die vorhandenen Baumstandorte sind zu sichern und durch Neupflanzungen zu ergänzen. Nach Möglichkeit sollte dies durch bereits groß gewachsene Bäume geschehen.

Bei der Gestaltung der Haltestellen sollte auf Insellösungen verzichtet werden. Statt dessen sollten Kaplösungen entwickelt werden. Die Kaphaltestellen sollten so ausgebaut werden, dass sie ein barrierefreies Einsteigen in Bahn und Bus ermöglichen.

⁶ Hier kann auch ein grobes, offenes Buckelpflaster verwendet werden.

⁷ Nebenflächen können mit einem Kleinpflaster verlegt werden. Es ist zu prüfen ob Flächen am Rand der Gehbahnen zur Fassadenbegrünung genutzt werden können.

Für den Radverkehr sollen durchgehende Radverkehrsanlagen im Sichtbereich der Kraftfahrer gebaut werden. Aus Sicht der BI sollten diese unmittelbar an der Fahrbahn liegen, da:

- a) dadurch der Sichtkontakt und die Zuordnung zum Fahrverkehr eindeutig ist,
- b) dadurch ein zügiges Fahren parallel zum Fahrzeugstrom ermöglicht wird (bei einer LSA-Koordinierung bei Tempo 30⁸ kann der zügige Radfahrer sogar mit dem MIV die "Grüne Welle" nutzen),
- c) Radfahrer die grundsätzliche Möglichkeit haben, an langsameren Radfahrern vorbei zu fahren,
- d) Radfahrer die Möglichkeit haben, sich auf Fahrspuren des MIV einzuordnen, um zum Beispiel links abzubiegen,
- e) Kraftfahrer, die rechts vom Radstreifen parken, beim Öffnen der Türen eher mit vorbeikommenden Radfahrern rechnen als Passagiere auf der Beifahrerseite (Ausstieg von Kindern).

Der Platz vor dem Kino Schauburg muss erhalten bleiben und soll gestaltet werden sowie eine zusätzliche Funktion als Wartebereich für die Fahrgäste der Straßenbahn (bei einer Kapplösung) neben der bereits bestehenden Funktion als Wartefläche für Besucher des Kinos bekommen.

Eingriffe in den Bereich der privaten Vorgärten sind aus Sicht der BI soweit wie möglich zu vermeiden. Die Vorgärten sind als gestaltendes Element der Straße zu schützen und zu erhalten.

Die Erreichbarkeit der Königbrücker Straße aus dem Nebennetz soll für den nicht motorisierten Verkehr verbessert werden, indem der Zweirichtungsverkehr für Radfahrer in Louisenstraße und Jordanstraße legalisiert wird.

Lösungen können gefunden werden

... und wir arbeiten dran mit. Aus Sicht der BI sind die Schwierigkeiten bei den Planungen für den Umbau der Königsbrücker Straße alle lösbar. Wir sind sehr an einer gemeinschaftlich tragfähigen Lösung interessiert. Dazu sind wir gesprächsbereit und werden unsere Vorstellungen, Wünsche und Überlegungen gerne mitteilen.

Für die Bürgerinitiative Königsbrücker Straße,

Torben Heinemann
(Sprecher der BI)

⁸ Eine Koordinierung bei Tempo 30 ermöglicht die höchste Durchlassfähigkeit eines Fahrzeugstroms.