

# ANTRAG

## Interfraktionell

### Gegenstand:

Stadtteilverträgliche Sanierung Königsbrücker Straße

### Beschlussvorschlag:

Der Stadtrat möge beschließen:

1. Der Stadtrat hebt den Beschluss des Stadtrates zur Vorlage V2263/13 vom 16.04.2014 auf.
2. Die Oberbürgermeisterin wird beauftragt, bis März 2015 dem Stadtrat eine Entscheidungsgrundlage für den Beschluss einer neuen, stadtteilverträglichen Vorzugsvariante vorzulegen. Dazu soll die bisherige vierstreifige Ausbauvariante 7 mit den in der Anlage beschriebenen Varianten verglichen werden. Für die Varianten ist analog V2263/13 eine Synopse inklusive Verkehrsqualitätsuntersuchung, städtebauliche Auswirkungen und Zielerreichung von beschlossenen Konzepten (z. B. Verkehrsentwicklungsplan, Luftreinhalteplan) durchzuführen. Für die Untersuchung der Verkehrsqualität ist eine Verkehrsprognose für die Königsbrücker Straße zu erarbeiten, die ausgehend von den Messergebnissen nach Eröffnung der Waldschlößchenbrücke (2013 und 2014) das zukünftige Verkehrsaufkommen auf der Grundlage des Verkehrsentwicklungsplans 2025+ prognostiziert.
3. Die Ergebnisse des Vergleichs sind dem Ortsbeirat Neustadt und dem Bauausschuss vorzulegen und vor Beschlussfassung im Stadtrat in einer Bürgerversammlung im April 2015 vorzustellen.

### Beratungsfolge

Ältestenrat		nicht öffentlich	beratend
Dienstberatung der Oberbürgermeisterin		nicht öffentlich	zur Information
Ortsbeirat Neustadt		öffentlich	beratend
Ausschuss für Stadtentwicklung und Bau		nicht öffentlich	beratend
Stadtrat		öffentlich	(federführend) beschließend

## **Begründung:**

Der Stadtrat hatte in seiner Sitzung am 16.04.2014 die Vorplanung der Königsbrücker Straße vom Albertplatz bis zur Stauffenbergallee nach der vierstreifigen "Variante 7" und Weiterentwicklung zur Planfeststellungsreife beschlossen. Diese Planungsvariante birgt jedoch finanzielle und planungsrechtliche Gefahren für Dresden und provoziert einen weiteren jahrelangen Stillstand bei der Sanierung der Königsbrücker Straße.

Als maßgebliche Begründung für den vierstreifigen Ausbau dienten die Belegungen der Verkehrsprognose 2025, welche 17.500-21.000 Kfz/Tag (DTV) für die einzelnen Abschnitte voraussieht. Bei einer solchen Verkehrsdichte sieht jedoch die Richtlinie zum Bau von Stadtstraßen (RASt 06) auch zweistreifige Querschnitte und gemeinsame Führung von Straßenbahn und Kraftfahrzeugen auf einer Fahrspur vor (siehe Bild 32 RAST 06).

Die Verkehrsmengen sanken im Planungsbereich der Königsbrücker Straße nach Öffnung der Waldschlößchenbrücke laut städtischer Messung auf 13.500 bis 20.000 Kfz/Tag. Da der Kfz-Verkehr laut Verkehrsentwicklungsplan2025+ global in Dresden um ca. 10% bis 2025 abnehmen wird, scheint eine Erhöhung des Kfz-Verkehrs lokal auf der Königsbrücker Straße bis 2025 höchst unwahrscheinlich.

Die Königsbrücker Straße übernimmt wichtige verkehrliche Funktionen (Hauptachse des ÖPNV, Hauptroute für den Kfz- und Radverkehr hohes Fußgängerverkehrsaufkommen im Quer- und Längsverkehr) und ist gleichzeitig Geschäftszentrum für den urban verdichteten Stadtteil Neustadt. Deshalb sind entlang der Königsbrücker Straße besonders hohe Anforderungen an den Seitenbereich zu stellen. Die Verkehrsflächen sind deshalb möglichst nicht auf Kosten der Seitenbereiche zu sanieren und modernen Anforderungen, u. a. sichere Radverkehrsanlagen und barrierefreie Haltestellen anzupassen. Die heutigen nicht barrierefreien Haltestellen sind nicht mehr zeitgemäß und widersprechen der UN-Behindertenrechtskonvention. Gemäß Personenbeförderungsgesetz müssen alle Haltestellen bis zum 01.01.2022 barrierefrei gestaltet werden. Bei 20.000 Straßenbahnnutzern pro Tag im Planungsabschnitt ist die barrierefreie Gestaltung sehr dringend. Die absolute Fahrzeit und die Pünktlichkeit sind von zentraler Bedeutung für die Bereitstellung eines attraktiven und wirtschaftlichen ÖPNV-Angebots. Die Ausbildung von eigenen Bahnkörpern geht wegen des eingeschränkten Flächenangebotes insbesondere im Bereich zwischen Louisenstraße und Bischofsweg sehr zu Lasten der Seitenbereiche und ihrer Funktionen. Deshalb sind verschiedene Varianten zu prüfen.

Während der MIV auf der Königsbrücker Straße in den letzten 20 Jahren um 25 bis 41 % abgenommen hat, hat sich die Zahl der nichtmotorisierten Nutzer der Straße sehr stark erhöht. Es ist daher geboten sowie politischer Wille, die hohe Bedeutung der Königsbrücker Straße als Stadtteilzentrum/Geschäftsstraße im Rahmen einer "städtebaulichen Bemessung" gemäß Straßenbaurichtlinie RAST 06 zu planen. Dies bedeutet, dass man der Größe und der Gestaltung der Randzonen hohe Priorität zumessen muss. Für eine Planung nach "städtebaulicher Bemessung" spricht auch, dass die Königsbrücker einer der wenigen noch (fast) vollständig erhaltenen Gründerzeitboulevards ist. Die historischen Vorgärten, der noch erkennbare historische Baumbestand bilden mit den historischen Häuserfassaden ein stadthistorisches Gesamtensemble, welches an sich schon schützenswert ist und nur bei ausgesprochenen triftigen Gründen zerstört werden sollte.

Eine höhere Priorisierung der Seitenbereiche als in den bisherigen Planungsvarianten erscheint auch vor dem Hintergrund geboten, dass ein breiter Ausbau stark in privates Eigentum eingreift und Anrainer mehrfach geäußert haben, dass sie einen breiten Ausbau auf juristischem Weg verhindern wollen. Je mehr und stärker Anrainer betroffen sind, desto größer ist das Klagerisiko. Da die Königsbrücker Straße aufgrund ihres Zustandes dringend sanierungsbedürftig ist, erscheint eine bewusste Inkaufnahme jahrelanger juristischer Auseinandersetzungen mit den Anrainern wenig zielführend. Zudem widerspricht ein zu breiter Ausbau dem Gebot der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit öffentlicher Kassen.

Die optionalen Lösungen bei den Schemata sollen geprüft werden, um die Auswirkungen dieser Modulationen bei der Verkehrssimulation aufgezeigt zu bekommen und damit eine fundierte Entscheidungsgrundlage zu erhalten.

Vor Beschlussfassung im Stadtrat sollen die Pläne und die Ergebnisse der Synopse den Bürgern in einer Bürgerversammlung vorgestellt werden, damit sie ihre Anregungen und Bedenken in den Entscheidungsprozess einbringen können.

Ziel ist es, nach 20 Jahren Stillstand endlich eine Variante zu erarbeiten, die sowohl den Baurichtlinien entspricht, als auch einen breiten politischen Konsens erfährt und den Interessen der Anrainer entgegenkommt.

Margit Haase  
Stadträtin  
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Thilo Wirtz  
Stadtrat  
Die LINKE

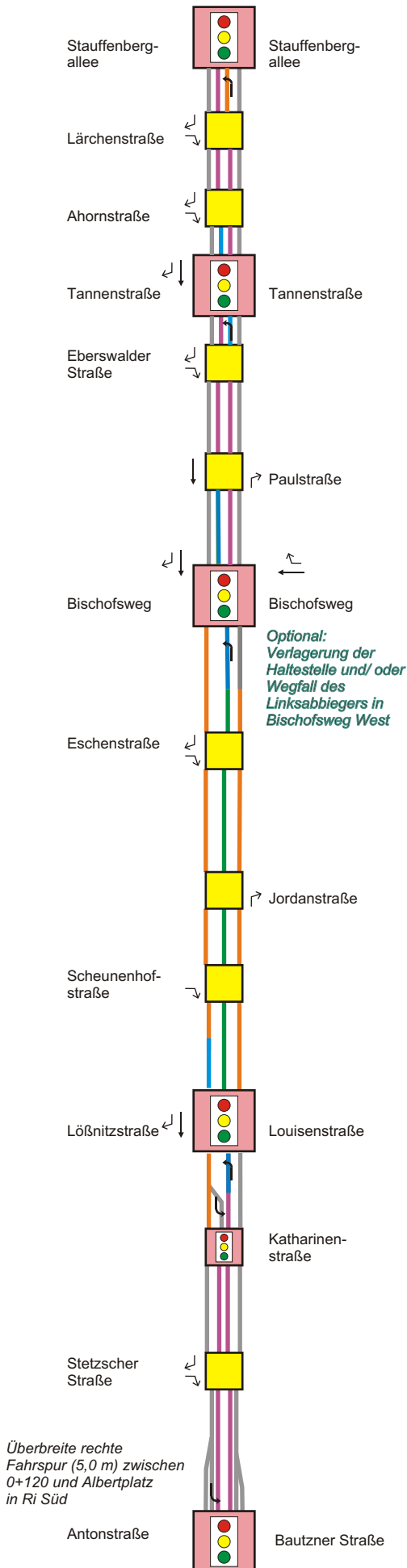
Axel Bergmann  
Stadtrat  
SPD

### **Anlagenverzeichnis:**

Varianten 8.1. und 8.2 zur Sanierung Königsbrücker Straße

# Königsbrücker Straße

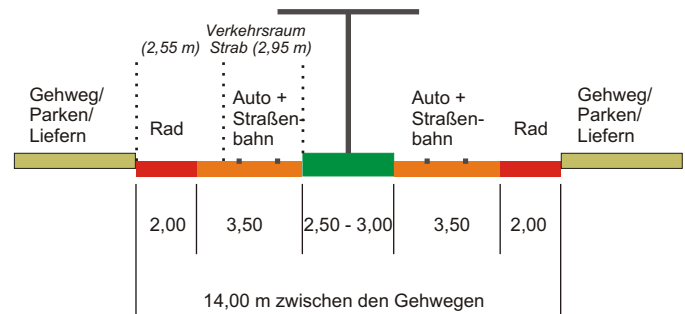
## - Prinzipvorschlag Querschnittsaufteilung und Knotenpunkte VARIANTE 8.1



Auf der gesamten Länge: beidseits 2 m Radfahrstreifen  
 Radverkehr in Haltestellen:  
 bei Kaps Führung mit angehobener Radfahrbahn,  
 bei angehobener Fahrbahn Führung im Schutzstreifen.

Parken/ Liefen, dort wo dies Gehwegbreiten zulassen.

Querschnitt zwischen Louisenstraße und Bischofsweg

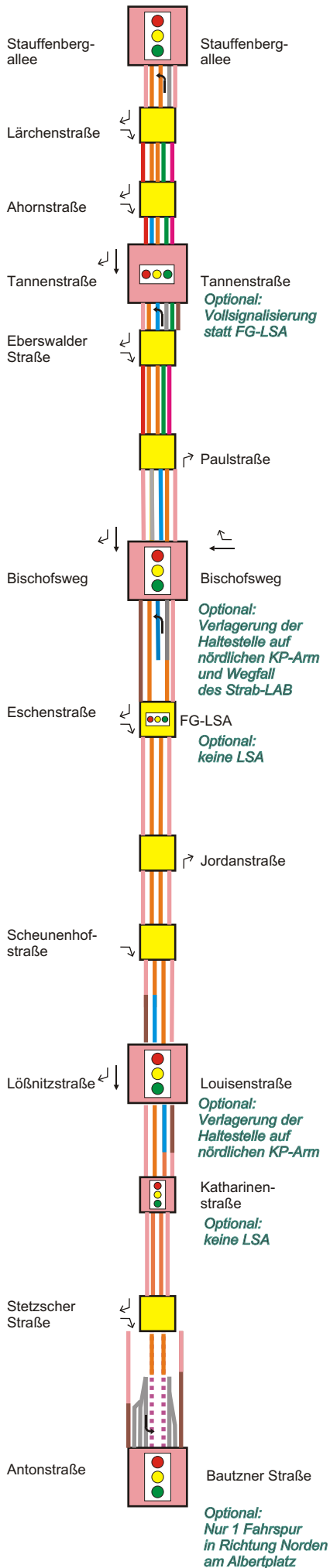


- Mittelstreifen (Fußgängerquerungen)
- eigener Bahnkörper Straßenbahn
- Fahrstreifen Kfz-Verkehr
- Fahrstreifen Straßenbahn + Kfz
- Haltestelle

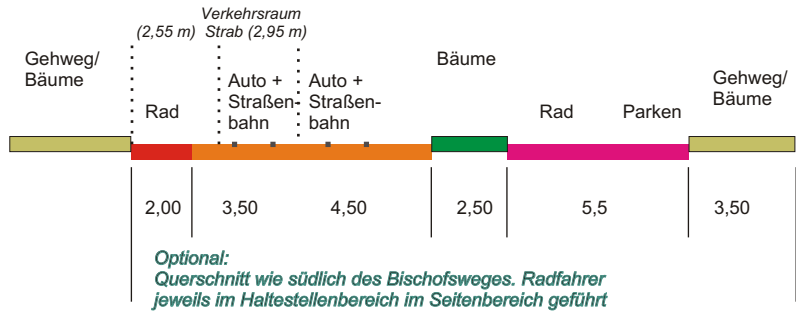
# Königsbrücker Straße

## Prinzipvorschlag Querschnittaufteilung und Knotenpunkte

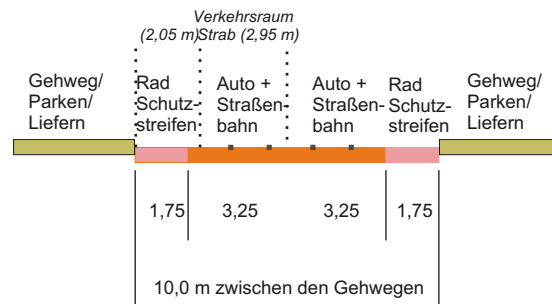
### VARIANTE 8.2 (Sanierung innerhalb der Bestandsbordlagen)



Querschnitt zwischen Paulstraße und Lärchenstraße (Erhalt Reitweg)



Querschnitt zwischen Königsbrücker Straße 9 und Bischofsweg



- Schutzstreifen
- Radfahrstreifen
- Radweg
- Sperrfläche Straßenbahn
- Fahrstreifen Kfz
- Fahrstreifen Straßenbahn + Kfz
- Haltestelle
- Baumreihe
- Rad + Parken